



## **Vihreät laivat – sininen meri**

### **Alusjätelakitoimikunnan mietintö**



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Alusjätelakitoimikunta		Mietintö	
puheenjohtajana Olli Pahkala, sihteereinä		Toimeksiantaja	
		Liikenne- ja viestintäministeriö	
Merja Huhtala, Tapani Kajamaa		Toimielimen asettamispäivämäärä	
		1.7.2004	
Julkaisun nimi			
Vihreät laivat – sininen meri. Alusjätelakitoimikunnan mietintö.			
Tiivistelmä			
<p>Toimikunta esittää loppuraportissaan, että annettaisiin uusi alusjätelaki ja uusi öljyvahinkojen torjuntalaki. Uusi lainsäädäntö vastaisi asiasisällöltään pääosin voimassa olevaa lainsäädäntöä. Kokonaisuudistuksen tarkoituksena on uudistaa lainsäädäntö lakiteknisesti asianmukaiseksi, perustuslain vaatimukset täyttäväksi ja ympäristönsuojelun kannalta tehokkaaksi. Ehdotus on kirjoitettu hallituksen esityksen muotoon.</p> <p>Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskeva lainsäädäntö erotettaisiin ehdotuksen mukaan erilliseen alusjätelakiin kun taas öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaa koskeva lainsäädäntö sisältyisi uuteen öljyvahinkojen torjuntalakiin. Samalla kumottaisiin laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä (300/1979) muutoksineen ja maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjunnasta annettu laki (378/1974) muutoksineen sekä tehtäisiin vähäisiä muutoksia yhteensä kahdeentoista muuhun lakiin.</p> <p>Uudella lainsäädännöllä saatettaisiin voimaan Marpol 73/78-yleissopimuksen uudistettu liite I, joka koskee öljystä aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä sekä uudistettu liite II, joka koskee haitallisista nestemäisistä aineista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä ja tehtäisiin tarvittavat muutokset yleissopimuksen mainittuihin liitteisiin perustuvaan kansalliseen lainsäädäntöön.</p> <p>Ehdotuksen mukaan alusjätelainsäädäntö koskisi nimenomaisen säännöksen perusteella myös sisävesialueita ja kotimaanliikennettä. Ehdotuksessa esitetään myös tarkennettavaksi eräitä Euroopan yhteisön alusjätedirektiivin 2000/59/EY ja alusjäterikosdirektiivin 2005/35/EY täytäntöönpanosäännöksiä. Lisäksi ehdotetaan eräitä tarkennuksia huviveneiden jätehuoltoon, alusjätteiden jättöpakkopöikkeusmenettelyä sekä valvontaa ja muutoksenhakua koskeviin säännöksiin.</p> <p>Öljyvahinkojen torjuntalaki koskisi aluksista aiheutuvien öljy- ja kemikaalivahinkojen torjunnan lisäksi myös maa-alueella tapahtuvien öljyvahinkojen torjuntaa. Laissa säädettäisiin entistä täsmällisemmin lain tavoitteesta, vahinkoihin varautumisesta, torjuntatoimista, vahinkojen seurausten korjaamisesta, torjuntaviranomaisista ja valmiussuunnitelmista eli pelastustoimen öljyntorjuntasuunnitelmasta ja alueellisesta yhteistoimintasuunnitelmasta. Uusi laki vastaa asiasisällöltään nykyisen alusjätelain öljyvahinkojen torjuntaa koskevia säännöksiä ja maa-alueiden öljyvahinkolain säännöksiä.</p>			
Avainsanat (asiasanat)			
alukset, alusjätteet, huviveneet, ilmansuojelu, Itämeri, jätteet, kemikaalivahingot, maksut, merenkulku, merensuojelu, päästöt, satamat, ympäristönsuojelu, öljyntorjunta, öljyvahingot			
Muut tiedot			
Mietintö on luettavissa valtioneuvoston hankerekisteristä HARE (www.hare.vn.fi). Yhteyshenkilöt: Lolan Eriksson (liikenne- ja viestintäministeriö) ja Merja Huhtala (ympäristöministeriö).			
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 21/2008		1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	978-952-201-737-6 (painotuote) 978-952-201-738-3 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä (painotuote)	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus
424	suomi		julkinen
Jakaja		Kustantaja	
Liikenne- ja viestintäministeriö		Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Fartygsavfallskommissionen		Betänkande	
Ordförande Olli Pakkala		Uppdragsgivare	
		Kommunikationsministeriet	
Sekreterarna Merja Huhtala och Tapani Kajamaa		Datum då organet tillsattes	
		1.7.2004	
Publikation			
Gröna fartyg på ett blått hav. Betänkande av fartygsavfallskommissionen.			
Referat			
<p>Kommissionen föreslår i sin slutrapport att det stiftas en ny fartygsavfallslag och en ny lag om bekämpande av oljeskador. Den nya lagstiftningen motsvarar till sitt sakinnehåll i huvudsak den gällande lagstiftningen. Målet med helhetsreformen är att revidera lagstiftningen så att den är lagtekniskt korrekt, uppfyller grundlagens krav och är effektiv med tanke på miljöskyddet. Förslaget har skrivits i form av en regeringsproposition.</p> <p>Den lagstiftning som gäller bekämpningen av miljöförorening som uppstår av fartygens sedvanliga verksamhet ska enligt förslaget avskiljas till en separat fartygsavfallslag medan lagstiftningen om bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieskador ska ingå i den nya lagen om bekämpning av oljeskador. Samtidigt upphävs lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) jämte ändringar och lagen om bekämpande av oljeskador som uppkommer på land (378/1974) jämte ändringar. Dessutom görs det små ändringar i sammanlagt tolv övriga lagar.</p> <p>Avsikten med den nya lagstiftningen är att sätta i kraft den reviderade bilagan I till Marpol 73/78-konventionen som gäller bekämpning av förorening av havet orsakad av olja samt den reviderade bilagan II som gäller bekämpning av förorening av havet orsakade av skadliga flytande ämnen. Samtidig görs det nödvändiga ändringar i den nationella lagstiftning som bygger på de nämnda bilagorna till konventionen.</p> <p>Enligt förslaget gäller fartygsavfallslagstiftningen på grundval av en uttrycklig bestämmelse också inre vattenvägar och inrikestrafiken. I förslaget framförs det också att vissa bestämmelser om ikraftsättande av Europeiska gemenskapens fartygsavfallsdirektiv 2000/59/EG och direktivet om fartygsavfallsbrott 2005/35/EG ska göras tydligare. Det föreslås ytterligare vissa förtydliganden i bestämmelser om avfallshanteringen på fritidsbåtar, undantagsförfarandet i plikten att lämna fartygsavfall och övervakning och sökande av ändring.</p> <p>Lagen om bekämpning av oljeskador föreslås vid sidan av bekämpningen av olje- och kemikalieskador från fartyg gälla också bekämpningen av oljeskador som uppkommer på land. I den nya lagen föreskrivs tydligare än i dag om lagens syfte, beredskap för skador, bekämpningsåtgärder, reparation av följderna för skador, bekämpningsmyndigheter och beredskapsplaner, dvs. planen för oljebekämpning för räddningsväsendet och den regionala samarbetsplanen. Sakinnehållet i den nya lagen avses motsvara bestämmelserna om bekämpning av oljeskador i den gällande fartygsavfallslagen och bestämmelserna i den gällande lagen om bekämpande av oljeskador som uppkommer på land.</p>			
Nyckelord			
fartyg, fartygsavfall, fritidsbåtar, luftvård, Östersjön, avfall, kemikalieskador, avgifter, sjöfart, havsskydd, utsläpp, hamnar, miljöskydd, oljebekämpning, oljeskador			
Övriga uppgifter			
Betänkandet kan läsas i statsrådets projektregister HARE ( <a href="http://www.hare.vn.fi">www.hare.vn.fi</a> ). Kontaktpersoner är Lolan Eriksson (kommunikationsministeriet) och Merja Huhtala (miljöministeriet).			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 21/2008		1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	978-952-201-737-6 (trycksak) 978-952-201-738-3 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak)	Språk	Pris	Sekretessgrad
424	finska		offentlig
Distribution		Förlag	
Kommunikationsministeriet		Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Ad hoc Committee on the ship-generated waste		Type of publication Report	
Chair: Mr. Olli Pahkala, secretaries:		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
Ms. Merja Huhtala, Mr. Tapani Kajamaa		Date when body appointed 1 July 2004	
Name of the publication Green ships – blue seas. A report of the committee on the ship-generated waste act.			
Abstract <p>The ad hoc committee on the ship-generated waste act proposes that a new act on ship-generated waste and on combating oil pollution damage be enacted. The contents of the new acts would be similar to the current provisions. The purpose of the reform would be to make necessary amendments to the acts in terms of legislative technique, to adjust the acts to meet the requirements of the constitution and to improve their efficiency with regard to environmental legislation. The proposed amendments are presented in the form of a government proposal.</p> <p>The new Act on Ship-Generated Waste would include provisions on prevention of environmental pollution caused by regular vessel operations, while provisions concerning preparedness for and response to oil spills and maritime incidents involving chemicals would be included in the new act on combating oil pollution incidents. The current Act on the Prevention of Pollution from Ships (300/1979) and the Act on Combating Oil Pollution on Land (378/1974) would be repealed as amended and minor amendments would be made to twelve other acts. The new acts would implement nationally the revised Annex I of the Marpol Convention 73/78 concerning prevention of pollution by oil and the reformed Annex II concerning control of pollution by noxious liquid substances. Necessary amendments would also be made to national legislation that is based on these annexes to the convention.</p> <p>It is proposed that the provisions on ship-generated waste would also apply to inland waterways and domestic transport. Some implementation provisions of the EU Directives on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues (2000/59/EC) and on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements (2005/35/EC) are also proposed to be specified. Furthermore, adjustments are proposed to the provisions concerning waste disposal of leisure boats, exceptions to the compulsory disposal of ship-generated waste, and supervision and appeal.</p> <p>The Act on the Preparedness for and Response to Oil Spills would cover oil and chemical spills from vessels and oil spills on land. The Act would lay down more specific provisions on the objective of the act, preparedness for pollution incidents, response measures, damage repair, nomination of response authorities, contingency planning, i.e. oil spill prevention and response plans by the rescue authorities, and regional cooperation plans. The contents of the new act would correspond with the provisions of the current ship-generated waste act on oil spill combating and on combating oil pollution on land.</p>			
Keywords vessels, ship-generated waste, leisure boats, air pollution control, Baltic Sea, waste, chemical accidents, charges, maritime transport, marine protection, discharges, pollutions, ports, environmental protection, oil spill prevention and response, oil spills			
Miscellaneous The report is available in Finnish at <a href="http://www.hare.vn.fi">www.hare.vn.fi</a> . Contact person at the Ministry of Transport and Communications is Ms Lolan Eriksson and at the Ministry of the Environment Ms Merja Huhtala.			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 21/2008		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-737-6 (printed version) 978-952-201-738-3 (electronic version)
Pages, total (printed version) 424	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed and published by Ministry of Transport and Communications			

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 1.7.2004 päätöksellään LVM017:00/2004 toimikunnan valmistelemaan aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain kokonaisuudistusta.

Toimikunnan tehtävänä oli eduskunnan vastaukseen (EV 26/2003) sisältyvän lausuman mukaisesti laatia ehdotus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemistä ja merellisten ympäristövahinkojen torjuntaa koskevan lainsäädännön uudistamiseksi siten, että lainsäädännöstä tulee lakiteknisesti asianmukainen ja ympäristönsuojelun kannalta tehokas. Toimikunnan tuli tarkastella paitsi alusjäteläkiä ja –asetusta myös niiden suhdetta aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvään muuhun lainsäädäntöön. Lisäksi alusjäteläinsäädäntöä tuli tarkastella kokonaisvaltaisesti nykyisen perustuslain valossa. Uudistuksella ei ollut tarpeen niinkään puuttua lainsäädännön asiasisältöön, vaan varmistaa, että lainsäädäntö saatetaan lakiteknisesti nykyaikaiseksi ja perustuslain vaatimukset täyttäväksi. Toimikunnan tuli työssään kuulla alan työmarkkina- ja muita järjestöjä sekä mahdollisia muita hankkeeseen liittyviä sidosryhmiä. Toimikunnan työn lopputuloksena tuli olla ehdotus hallituksen esitykseksi aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemistä ja merellisten ympäristövahinkojen torjuntaa koskevan lainsäädännön uudistamiseksi.

Työryhmä asetettiin alun perin 1.7.2004 - 31.12.2005 väliseksi ajaksi, mutta toimikautta on sittemmin jatkettu useaan kertaan 29.2.2008 saakka.

Liikenne- ja viestintäministeriön määräämänä työryhmän puheenjohtajana toimi alun perin merenkulkuneuvos Raimo Kurki liikenne- ja viestintäministeriöstä ja varapuheenjohtajana ympäristöneuvos Olli Pahkala ympäristöministeriöstä. Jäseniksi nimettiin yksikönpäällikkö Marja Lehto ulkoasiainministeriöstä, komentaja Markku Halonen sisäasiainministeriöstä rajavartiolaitoksen esikunnasta, hallitusneuvos Sari Mäkelä liikenne- ja viestintäministeriöstä, neuvotteleva virkamies Maija Pietarinen ympäristöministeriöstä, merenkulunylitarkastaja Jorma Kämäräinen Merenkulkulaitoksesta, yli-insinööri Kalervo Jolma Suomen ympäristökeskuksesta, tekninen tarkastaja, öljyntorjuntajohtaja Göran Holmberg Ahvenanmaan maakunnanhallituksesta, ympäristöinsinööri Seija Paaajanen Suomen Kuntaliitosta, apulaisjohtaja Kirsti Tarnanen-Sariola Suomen Satamaliitosta, osastopäällikkö, merikapteeni Jukka Kantola Suomen Varustamoyhdistyksestä, toimitusjohtaja Olof Widén Rahtialusyhdistyksestä, merenkulun neuvonantaja, merikapteeni Josefine Lindblom Ålands Redarföreningistä ja meriasiantuntija Anita Mäkinen Suomen WWF:stä.

Toimikunnan puheenjohtajana 1 päivästä tammikuuta 2006 lukien on toiminut ympäristöneuvos Olli Pahkala ympäristöministeriöstä ja varapuheenjohtajana 1 päivästä huhtikuuta 2006 alkaen merenkulkuneuvos Aila Salminen liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Toimikunnan jäsenet ovat toimikauden aikana osaksi vaihtuneet. Markku Halosen jälkeen rajavartiolaitoksen edustajana on 1 päivästä tammikuuta 2006 toiminut komentajakapteeni Tom Lundell. Liikenne- ja viestintäministeriön edustajina hallitusneuvos Sari Mäkelän jälkeen ovat toimineet hallitusneuvos Laura Eiro tammikuusta maaliskuuhun 2005, hallitusneuvos Minna Kivimäki maaliskuusta 2005 maaliskuuhun 2006, hallitusneuvos Kaija Suvanto huhtikuusta syyskuuhun 2006, ylitarkastaja Virpi Laukkanen syyskuusta 2006 helmikuuhun 2007, ylitarkastaja Une Tyynilä maaliskuusta kesäkuuhun 2007 ja ylitarkastaja Anna-Leena Suppola syyskuusta 2007 alkaen. Merenkululaitoksen edustajaksi on sittemmin nimitetty myös merenkuluntarkastaja Markus Helavuori 1 päivästä tammikuuta 2006. Olof Widénin jälkeen Rahtialusyhdistyksen edustajana on toiminut tekninen tarkastaja Tatu Laurila 1 päivästä tammikuuta 2006 ja Ålands Redarföreningin edustajana Josefine Lindblomin jälkeen on toiminut merenkulun neuvonantaja Bernt Bergman 1 päivästä tammikuuta 2006.

Alusjätelakitöimikunta otti sivutoimisiiksi sihteereikseen alun perin hallitussihteeri Merja Huhtalan ympäristöministeriöstä ja lakimies Maarit Mikkosen Merenkululaitoksesta. Maarit Mikkosen jälkeen Merenkululaitoksen edustajana toimikunnan sihteerinä ovat toimineet lakimies Päivi Pietarinen kesäkuusta syyskuuhun 2005 ja lakimies Tapani Kajamaa lokakuusta 2005 alkaen. Alusjätelakitöimikunta on kokoontunut yhteensä 23 kertaa.

Alusjätelakitöimikunta on asettanut työn teknistä toteuttamista varten alusjätelainsäädäntöä valmistelevaan alusjätejaoston sekä öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntalainsäädäntöä valmistelevaan torjuntajaoston.

Alusjätejaoston puheenjohtajana on toiminut merenkulunylitarkastaja Jorma Kämäräinen Merenkululaitoksesta ja sihteerinä alusjätelakitöimikunnan Merenkululaitosta edustava sihteeri, ensin lakimies Maarit Mikkonen, sitten lakimies Päivi Pietarinen ja lokakuusta 2005 alkaen lakimies Tapani Kajamaa. Alusjätejaoston jäseninä ovat alusjätelakitöimikunnan jäsenten lisäksi toimineet vanhempi hallitussihteeri Tuomas Aarnio ympäristöministeriöstä ja merenkulunylitarkastaja Jyrki Vähätalo Merenkululaitoksesta sekä vuonna 2005 ylitarkastaja Outi Väkevä ympäristöministeriöstä.

Torjuntajaoston puheenjohtajana on toiminut ympäristöneuvos Olli Pakkala ympäristöministeriöstä ja sihteerinä alusjätelakitöimikunnan ympäristöministeriötä edustava sihteeri, hallitussihteeri Merja Huhtala. Torjuntajaoston jäseninä ovat toimineet alusjätelakitöimikunnan jäsenten lisäksi lainsäädäntöneuvos Mika Kättö sisäasiainministeriöstä, yksikönpäällikkö, varatuomari Reijo Lahtinen rajavartiolaitoksen esikunnasta, suunnitteluinsinööri Timo Heino Uudenmaan ympäristökeskuksesta, pelastuspäällikkö Olavi Liljemark Itä-Uudenmaan pelastuslaitoksesta, varatoimitusjohtaja Pekka Huttula Öljy- ja kaasualan keskusliitosta ja kehittämisspäällikkö Markku Pulmuranta Neste Oil Oyj:stä.

Alusjätelakitöimikunta ja sen jaostot ovat työnsä aikana kuulleet seuraavia asiantuntijoita: ylitarkastaja Pirjo Salminen maa- ja metsätalousministeriöstä sivutuoteasetuksesta, lainsäädäntöneuvos Leena Halila oikeusministeriöstä öljypäästömaksusta ja filosofian tohtori Kaj-Erik Löfgrén Suomen Veneilyliitosta ja Suomen Purjehtijaliitosta ja toimitusjohtaja Georg Berger Venealan keskusliitto Finnboatista huviveneiden jätehuoltojärjestelyistä.

Alusjätejaosto on kuullut seuraavia asiantuntijoita: esittelijä Tuula Pirttimäki Länsi-Suomen ympäristölupavirastosta ja ympäristöinsinööri Aino Tamsi Uudenmaan ympäristökeskuksesta alusjätteiden vastaanottojärjestelyistä satamissa ja satamien jätehuoltosuunnittelusta sekä toimitusjohtaja Seppo Seljavaara ja neuvotteleva virkamies Risto Savola Suomen Veneilyliitosta ja toimistopäällikkö Tom Wilenius Merenkulkulaitoksesta huviveneiden jätehuoltojärjestelyistä.

Torjuntajaosto on kuullut seuraavia henkilöjä: Torjunnasta, jälkitorjunnasta ja kunnan vastuusta kuultavana on ollut ympäristölakimies Leena Eränkö Suomen Kuntaliitosta. Pakkopaikasta kuultavina ovat olleet meriturvallisuusjohtaja Paavo Wihuri Merenkulkulaitoksesta, merikapteeni Kyösti Rissanen Neste Shipping Oyj:stä, toimitusjohtaja Stefan Håkans Oy Alfons Håkans Ab:stä, komentajakapteeni Petteri Leppänen rajavartiolaitoksesta, Saila Hiirsalmi Claims Manager Oy Gard (Baltic) Ab:sta, lakimies Maarit Mikkonen Merenkulkulaitoksesta, merenkulkuneuvos Sirkka-Heleena Nyman liikenne- ja viestintäministeriöstä ja komentajakapteeni Tom Lundell rajavartiolaitoksesta.

Toimikunta esittää loppuraportissaan, että annettaisiin uusi alusjätelaki ja uusi öljyvahinkojen torjuntalaki. Samalla kumottaisiin laki alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä (300/1979) muutoksineen ja laki maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjunnasta (278/1974). Nykyisen alusjätelain sisältöä ei pääsääntöisesti muutettaisi, koska pääosaa lain perustana olevista Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista ei ole nyt muutettu.

Oleellisina muutoksina nykyiseen alusjätelakiin verrattuna ehdotetussa alusjätelaissa olisivat seuraavat asiat:

Uudet lait laadittaisiin nykyaikaisen lakitekniikan mukaisiksi, perustuslain vaatimukset täytäväksi ja ympäristönsuojelun kannalta tehokkaiksi.

Uudistetut öljy- ja haitallisia nestemäisiä aineita koskevat Marpol 73/78 –yleissopimuksen I ja II liitteet saatettaisiin voimaan uudella lainsäädännöllä.

Alusjätelainsäädäntö koskisi myös sisävesialuetta ja kotimaanliikennettä. Alusjätedirektiivin 2000/59/EY ja alusjäterikosdirektiivin 2005/35/EY täytäntöönpanosäännöksiä tarkennettaisiin uudessa alusjätelaissa. Huviveneiden jätehuoltoa, alusjätteiden jättöpakkopoikkeusmenettelyä sekä valvontaa ja muutoksenhakua koskevia säännöksiä tarkennettaisiin.

Oleellisina muutoksina nykyiseen alusjätelakiin verrattuna ehdotetussa öljyvahinkojen torjuntalaissa olisivat seuraavat asiat:

Öljyvahinkojen torjuntalaki käsittäisi alusöljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaa koskevien säännösten lisäksi maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjuntaa koskevat säännökset ja samalla ehdotetaan kumottavaksi maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjunnasta annettu laki.

Öljyvahinkojen torjuntalaissa säädettäisiin entistä täsmällisemmin lain tavoitteesta, vahinkoihin varautumisesta, torjuntatoimista, vahinkojen seurausten korjaamisesta, torjuntaviranomaisista ja valmiussuunnitelmista eli pelastustoimen öljyntorjuntasuunnitelmasta ja alueellisesta yhteistoimintasuunnitelmasta. Uusi laki vastaisi asiasisällöltään nykyisen alusjätelain öljyvahinkojen torjuntaa koskevia säännöksiä.

Saatuaan työnsä valmiiksi, toimikunta luovuttaa sen kunnioittaen liikenne- ja viestintäministeriölle.

Helsingissä 29 päivänä helmikuuta 2008

Olli Pahkala

Aila Salminen

Marja Lehto

Tom Lundell

Maija Pietarinen

Jorma Kämäräinen

Kalervo Jolma

Anna-Leena Suppola

Göran Holmberg

Markus Helavuori

Seija Paajanen

Kirsti Tarnanen-Sariola

Jukka Kantola

Tatu Laurila

Bernt Bergman

Anita Mäkinen

Merja Huhtala

Tapani Kajamaa



**Hallituksen esitys Eduskunnalle alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistettujen I ja II liitteen hyväksymisestä ja laiksi niiden lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä alusjätelaiksi ja öljyvahinkojen torjuntalaiksi ja niihin liittyvän lainsäädännön muuttamiseksi**

## **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetut I ja II liitteet. Liitteet hyväksyttiin Lontoossa lokakuussa 2004 pidetyssä diplomaattikonferenssissa. Uusitut liitteet korvaavat kokonaisuudessaan aikaisemmin voimassa olleet öljyä koskevan I liitteen ja haitallisia nestemäisiä aineita koskevan II liitteen. Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan myös laki liitteiden lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

Esityksessä ehdotetaan edelleen säädettäväksi alusjätelaki ja öljyvahinkojen torjuntalaki. Laeilla pyritään antamaan lakiteknisesti asianmukaiset ja merensuojelutavoitteiden kannalta tehokkaat ja toimivat uudet säännökset. Samalla kumottaisiin laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä sekä laki maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Ehdotetun alusjätelain tavoitteena on ehkäistä alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumista kieltämällä haitallisten aineiden päästäminen veteen ja ilmaan tai rajoittamalla sitä, sekä järjestää aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanotto satamissa. Ehdotetun öljyvahinkojen torjuntalain tavoitteena on varautua asianmukaisesti maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen sekä aluksista tapahtuvien öljy- ja aluskemikaalivahinkojen nopeaan ja tehokkaaseen torjuntaan sekä pyrkiä lievittämään mahdollisista vahingoista johtuvia seurauksia.

Kyseessä on pääosin alusjätelainsäädännön rakenteellinen uudistus, merkittäviä periaatteellisia muutoksia entiseen lainsäädäntöön verrattuna ei ehdoteta. Uudet lait on pyritty laatimaan ottaen huomioon perustuslain säännökset. Lakien rakennetta on pyritty selkeyttämään ja muuttamaan sellaiseksi, että Suomea sitovia kansainvälisiä velvoitteita sekä Euroopan yhteisön säädöksiä voidaan aiempaa joustavammin panna täytäntöön. Kokonaisuudistuksen yhteydessä myös hallinnolliset sekä rikosoikeudelliset säännökset saatetaan nykyisiä vaatimuksia vastaaviksi.

Voimassa olevan aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain sisältö perustuu pääosin alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan (Marpol 73/78 yleissopimus) ja Suomea sitoviin muihin kansainvälisiin velvoitteisiin, kuten Itämeren suojelua koskevaan Helsingin sopimukseen sekä Euroopan yhteisön säädöksiin. Ehdotettavan alusjätelain asiasisältö säilyisi pääosin ennallaan. Lakiin esitetään kuitenkin sisällytettäväksi kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset, jotka koskevat Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n hyväksymiä uudistettuja pöytäkirjan I ja II liitteitä. Samalla esitetään tarkennettavaksi alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisesta määrättävistä seuraamuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin täytäntöönpanosäännöksiä sekä aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin täytäntöönpanosäännöksiä.

Alusjätelain kokonaisuudistuksen johdosta on tarpeen muuttaa eräitä muita lakeja, joissa viitataan alusjätelakiin ja maa-alueiden öljyvahinkolakiin. Pääasiassa tämän vuoksi ehdotetaan muutoksia kahteentoista muuhun lakiin.

Uudistetut I ja II liite ovat tulleet kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammi-kuuta 2007. Suomi on ilmoittanut diplomaattiteitse Kansainväliselle merenkulkujärjestölle IMO:lle, että muutokset tulevat Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen. Tarkoituksena on, että liitteet ja laki niiden lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta saatetaan voimaan tasavallan presidentin asetuksella ensi tilassa niiden hyväksymisen jälkeen.

Alusjätelaki ja öljyntorjuntalaki sekä muut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan päivänä kuuta 20xx samanaikaisesti kuin liitteet tulevat Suomen osalta voimaan. Lakeihin liittyvät asetukset ja muut säädösmuutokset esitetään annettavaksi lakien voimaantulon yhteydessä.

## ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

### Sisällys

#### YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto
2. Nykytila
  - 2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö
    - 2.1.1 Aluksista aiheutuvan vesien ja muun ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskeva lainsäädäntö
    - 2.1.2 Öljyntorjuntalainsäädäntö
  - 2.2 Kansainväliset sopimukset
    - 2.2.1 Merenkulun ympäristönsuojelu
    - 2.2.2 Torjuntaa koskevat sopimukset
  - 2.3 Euroopan yhteisön säädökset
  - 2.4 Nykytilan arviointi
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset
  - 3.1 Tavoitteet
  - 3.2 Toteuttamisvaihtoehdot
  - 3.3 Keskeiset ehdotukset
4. Esityksen vaikutukset
  - 4.1 Taloudelliset vaikutukset
  - 4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan
  - 4.3 Ympäristövaikutukset
  - 4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset
5. Asian valmistelu
  - 5.1 Valmisteluvaiheet ja aineisto
  - 5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen
6. Riippuvuus muista esityksistä

#### YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut
 

Laki 1. Alusjätelaki

Laki 2. Öljyvahinkojen torjuntalaki

Laki 3. Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistettujen I ja II liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

  - 1.1 Marpol 73/78 -yleissopimuksen öljystä aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva I liite
  - 1.2. Marpol 73/78 -yleissopimuksen haitallisista nestemäisistä aineista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva II liite

Laki 4. Laki öljysuojarahastosta annetun lain muuttamisesta

Laki 5. Laki merensuojelulain muuttamisesta

Laki 6. Laki ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Laki 7. Laki Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain muuttamisesta

- Laki 8. Laki jätelain muuttamisesta
- Laki 9. Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta
- Laki 10. Laki rikoslain muuttamisesta
- Laki 11. Laki tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetun lain muuttamisesta
- Laki 12. Laki Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain muuttamisesta
- Laki 13. Laki pelastuslain muuttamisesta
- Laki 14. Laki meripelastuslain muuttamisesta
- Laki 15. Laki puolustusvoimista annetun lain muuttamisesta

2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

3. Voimaantulo

4. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

## LAKIEHDOTUKSET

1. Alusjätelaki
2. Öljyvahinkojen torjuntalaki
3. Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan vuonna 2004 hyväksytyjen uudistettujen I ja II liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta
4. Laki öljysuojarahastosta annetun lain muuttamisesta
5. Laki merensuojelulain 2 ja 13 §:n muuttamisesta
6. Laki ympäristönsuojelulain muuttamisesta
7. Laki Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain muuttamisesta
8. Laki jätelain 73 a §:n muuttamisesta
9. Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 ja 3 §:n muuttamisesta
10. Laki rikoslain muuttamisesta
11. Laki tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetun lain 1 §:n muuttamisesta
12. Laki Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain 3 ja 21 §:n muuttamisesta
13. Laki pelastuslain 1 ja 69 §:n muuttamisesta
14. Laki meripelastuslain 4 §:n muuttamisesta
15. Laki puolustusvoimista annetun lain 11 §:n muuttamisesta

## LIITTEET

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen I liite  
 MARPOL 73/78 –yleissopimuksen II liite  
 Rinnakkaistekstit  
 Asetusluonnokset

Asiasanasto

## YLEISPERUSTELUT

### 1. Johdanto

Merenkulku on pääosin kansainvälistä ja merenkulun ympäristönsuojelu on jo noin 50 vuoden ajan perustunut keskeisiltä osiltaan kansainvälisiin sopimuksiin ja niiden voimaan saattamiseen eri valtioiden kansallisessa lainsäädännössä. Kauppamerenkulun ja huviveneilyn lisääntyminen on merkittävästi lisännyt sekä vesiin, ilmaan ja rantoihin kohdistuvaa räsitusta. Viime vuosina myös Euroopan yhteisö on kehittänyt merenkulun ympäristönsuojelua koskevaa lainsäädäntöä. Ehdotetuilla laeilla ja asetuksilla saatetaan voimaan Marpol 73/78 – yleissopimuksen uudistetut liitteet I ja II ja muilta osin voimassa olevaa alusjätelainsäädäntöä ja öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaa koskevaa lainsäädäntöä tarkistetaan nykyaikaisen lainsäädäntötekniikan mukaiseksi ja ajantasaiseksi siten, että lainsäädännössä on otettu huomioon Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet ja Euroopan yhteisön säädökset.

Maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen ja aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen torjunta on kehittynyt merkittävästi runsaan kolmenkymmenen vuoden kuluessa. Kuntien ja valtion viranomaisten toiminnalliset ja kalustolliset valmiudet ovat varsin tyydyttyvällä tasolla. Alati lisääntyvät öljykuljetukset Venäjän Suomenlahden rannalla olevista satamista aiheuttavat kuitenkin uusia haasteista torjuntavalmiudelle. Merialueella tapahtuvien öljy- ja kemikaalivahinkojen torjunta perustuu kansainvälisiin monenkeskeisiin ja kahdenvälisiin sopimuksiin ja sopimusten mukaiseen yhteistyöhön ja keskinäiseen avunantoon vahinkotapauksissa.

### 2. Nykytila

#### 2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

##### 2.1.1 Aluksista aiheutuvan vesien ja muun ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskeva lainsäädäntö

###### *Lainsäädännön kehitys*

###### *Laki alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä*

Öljyvahinkojen torjumisesta säädettiin ennen nykyistä lainsäädäntöä aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen torjumisesta annetussa laissa (668/72), jäljempänä öljyvahinkolaki. Lakiin sisältyivät lisäksi säännökset öljyn päästökiellosta Suomen vesialueella ja päästörajoituksesta Suomen vesialueen ulkopuolella. Öljyntorjunnan rahoitus perustui öljyntorjuntarahastosta annettuun lakiin (379/74) ja asetukseen (1092/74).

Laki aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä (300/1979), jäljempänä nykyinen alusjätelaki, annettiin 16 päivänä maaliskuuta 1979. Lakiin sisältyy säännöksiä sekä aluksista aiheutuvista päästöistä ja niiden ehkäisemisestä että öljy- ja kemikaalivahinkojen torjunnasta. Lain nojalla on annettu

asetukset aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä (635/1993), jäljempänä nykyinen alusjäteasetus, sekä asetus öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta (636/1993). Aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain ja asetuksen nimikkeitä on sittemmin muutettu lailla (238/2005) ja asetuksella (292/2005) korvaamalla sana ”vesien” sanalla ”ympäristön”. Muutos liittyi aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevien säännösten sisällyttämiseen lakiin ja asetukseen, joissa aiemmin säädettiin vain suoraan veteen kohdistuvista päästöistä.

Nykyisen alusjätelain säännökset perustuivat alun perin pitkälti Itämeren rannikkovaltioiden, Suomi mukaan luettuna, vuonna 1974 allekirjoittamaan Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevaan yleissopimukseen, jäljempänä vuoden 1974 Helsingin sopimus, erityisesti sen merenkulkua koskeva IV liite, jonka on sittemmin korvannut vuoden 1992 yleissopimus Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelusta (SopS 2/2000), jäljempänä Helsingin sopimus, siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Vuoden 1974 Helsingin sopimus ja sen IV liite puolestaan perustuivat alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, jatkossa Marpol 73 –yleissopimuksen, määräyksiin, jotka Helsingin sopimuksella pyrittiin saamaan Itämerellä nopeammin voimaan. Nykyisellä alusjätelaila oli siten tarkoitus säätää Helsingin sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvista yleisvelvoitteista ja niistä myönnettävistä poikkeuksista. Lakiin sisällytettiin kaikki öljyvahinkojen torjumista koskevat säännökset ja samalla kumottiin aiemmin voimassa ollut öljyvahinkolaki siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen sekä vastaava asetus (710/72).

Nykyinen alusjätelaki sisälsi jo säätämisvaiheessa öljyn ja vaarallisten neste-mäisten aineiden ja niiden seosten päästökieltosäännökset samoin kuin käymäläjätevesiä ja kiinteää jätettä koskevat päästökieltosäännökset, satamien vastaanottovelvollisuutta koskevat säännökset, ilmoitus- ja torjuntavelvollisuutta koskevat säännökset, valvontaa, virka-apua ja tarkastusoikeuksia, näytteiden ottoa sekä hallintopakkoa, rangaistuksia ja muutoksenhakua koskevat säännökset.

#### *Nykyiseen alusjätelakiin tehdyt muutokset*

Nykyistä alusjätelakia on muutettu lukuisia kertoja. Lain ja asetuksen muutoksia on ollut lähes vuosittain. Lähes kaikkia nykyisen alusjätelain säännöksiä on sisällöltään täsmennetty tai muutettu alkuperäiseen vuoden 1979 lakiin verrattuna.

Keskeiset hallinnolliset lainmuutokset ovat koskeneet valvonnan siirtämistä Merenkululaitokselta osaksi ympäristöministeriön hallinnonalalle ja sittemmin nimenomaan Suomen ympäristökeskukselle (öljy- ja kemikaalipäästöt) (739/1985, 204/1987, 489/2000, 1408/2004 ja 1064/2004) ja alueellisille ympäristökeskuksille (satamien jätehuoltosuunnittelu) (489/2000 ja 933/2003) sekä aiempaa selvemmin myös rajavartiolaitokselle (öljypäästömaksuvalvonta) (1163/2005) sekä Merenkululaitoksen, rajavartiolaitoksen ja poliisin tarkastus- ja pysäyttämisoikeuksien täsmentämistä (433/1999 ja 1064/2004). Nykyi-

sen alusjätelain mukainen valvonta ja lain seuraamusjärjestelmä ulotettiin Suomen talousvyöhykkeelle lailla ja valtioneuvoston asetuksella Suomen talousvyöhykkeestä (1058/2004 ja 1073/2004) ja siihen liittyvillä laeilla, kuten myös nykyisen alusjätelain muutoksella (1064/2004).

Keskeiset seuraamusjärjestelmää koskevat lainmuutokset ovat koskeneet tärkeämpien rikosten tunnusmerkistöjen siirtämistä rikoslain ympäristörikoksia koskevaan 48 lukuun (696/1995). Rangaistussäännöksiä on sittemmin täsmennetty ulkomaisten alusten (522/1996) ja Suomen talousvyöhykkeen (1064/2004) osalta. Öljypäästömaksusäännökset otettiin Suomessa käyttöön (1163/2005).

Alusjätteistä huolehtimiseen liittyviä keskeisiä uusia velvollisuuksia ovat olleet käymäläjäteveden päästömääräysten ulottaminen huviveneisiin (433/1999), siirtyminen alusjätteiden jättöpakkoon ja ei-erityismaksua –järjestelmään sekä siihen liittyvien satamien jätehuoltomaksu-, satamien jätehuoltosuunnittelu- ja ympäristölupajärjestelmien käyttöönotto (433/1999, 489/2000 ja 933/2003), alusöljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen valmiussuunnitelmien käyttöönotto (435/2000 ja 1408/2004) sekä aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevat velvoitteet (1417/1994 ja 238/2005).

#### *Alusjätelainsäädäntöön liittyvän keskeisen muun lainsäädännön kehitys*

Alusten katsastuksesta annetussa asetuksessa (1123/1999) on säännökset aluksille vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavista katsastuksista (3 luku), kemikaali- ja kaasusäiliöalusten katsastuksista (4 luku) ja käymäläjätevesijärjestelmien katsastuksista (5 luku). Katsastussäännösten uudistustyö on parhaillaan vireillä liikenne- ja viestintäministeriön 21 päivänä maaliskuuta 2006 asettamassa alusturvallisuuslainsäädännön uudistamista valmistelevassa työryhmässä.

Alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995) on perussäännökset alusturvallisuuden valvontaviranomaisen valtuuksista valvoa alusturvallisuutta myös merenkulun ympäristönsuojelua koskevien vaatimusten osalta. Alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain nojalla tehdään merenkulun ympäristönsuojelun alalla pääasiassa alusten varusteisiin kohdistuvia ns. Marpol-tarkastuksia. Alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain lisäksi sovelletaan alusjätelainsäädännössä olevia tarkastus- ja pysäytysvaltuuksia kun kysymys on päästöjen valvonnasta merellä ja vesien pilaantumisen vaarasta. Alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa säädetään valvontaviranomaisen oikeudesta päästä alukselle, suorittaa tarkastuksia ja tutkimuksia, saada tietoa asiakirjoista ja aluksella toimivilta henkilöiltä, käyttää asiantuntijoiden ja Merenkululaitoksen valtuuttamien luokituslaitosten apua niin alusturvallisuuden, aluksen henkilökunnan pätevyyden kuin laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmänkin osalta. Alusturvallisuuslainsäädännön kokonaisuudistus on vireillä, mutta sen tehtävänä ei ole muuttaa alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia.

Merensuojelusta Suomen alueella säädetään ympäristönsuojelulaissa (86/2000) ja sen ulkopuolella merensuojelulaissa (1415/1994). Ympäristönsuojelulakia sovelletaan toimintaan, josta saattaa aiheutua ympäristön pilaantumista, ei kuitenkaan alusjätelain tai merensuojelulain soveltamisalalla. Jätteisiin, niiden syntymisen ehkäisemiseen ja jätehuollon järjestämiseen sovelletaan jätelakia (1972/1993). Alusten tavanomaisessa toiminnassa syntyviin jätteisiin jätelakia kuitenkin sovelletaan vasta, kun jätteet on siirretty satamassa olevaan vastaanottolaitteeseen. Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994) ja –asetuksen (268/1999) mukaista arviointimenettelyä sovelletaan mainituissa säännöksissä olevan hankeluettelon mukaan alusjätelain soveltamisalaan liittyen pääsääntöisesti vain aluksiin, joiden bruttovetoisuus on yli 1350 satamien, lastaus- ja purkulaitureiden sekä meriväylien osalta.

### 2.1.2 Öljyntorjuntalainsäädäntö

Öljyvahinkojen torjumisesta säädettiin ennen nykyistä lainsäädäntöä aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen torjumisesta annetussa laissa (668/72), jäljempänä öljyvahinkolaki. Öljyntorjunnan rahoitus perustui öljysuojarahastosta annettuun lakiin (379/74) ja asetukseen (1092/74). Laki maa-alueella tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta säädettiin vuonna 1974 ja aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen torjumista koskevat säännökset sisällytettiin vuonna 1979 annettuun lakiin aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä. Nykyiseen alusjätelakiin lisättiin vuonna 2004 aluskemikaalivahinkojen torjuntaa koskeva säännös. Alusjätelain ja maa-alueiden öljyvahinkolain nojalla on vuonna 1993 annettu valtioneuvoston asetus öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta (636/1993), joka korvasi alusjäteasetuksen öljyntorjuntaa koskeneet säännökset ja vuonna 1974 annetun asetuksen maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta.

Öljyntorjuntalakien mukaan kunta on ollut vastuussa torjunnan järjestämisestä alueellaan. Kunnan piti laatia öljyvahinkojen torjuntasuunnitelma, joka oli alistettava valtion viranomaisen vahvistettavaksi. Kunnalla on ollut oikeus saada öljysuojarahastosta korvaus vahvistetun torjuntasuunnitelman mukaisen öljyntorjuntakaluston hankkimisesta ja öljyntorjuntavalmiuden ylläpidosta ja koulutuksesta aiheutuviin kustannuksiin. Kunnissa käytännön öljyntorjunnassa vastasivat palokunnat.

Maa-alueella tapahtuvien öljyvahinkojen torjunnasta vastasivat kuntien lisäksi silloisten vesipiirien vesitoimistot ja vesihallitus. Aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen torjunnasta aavalla selällä vastasi alun perin merenkulkuhallitus. Vastuu alusöljyvahinkojen torjunnasta siirrettiin merenkulkuhallitukselta vuonna 1983 perustelulle ympäristöministeriölle ja siltä vuonna 1987 perustetulle vesi- ja ympäristöhallitukselle (nytemmin Suomen ympäristökeskus). Lain mukaan valtion merelliset viranomaiset, nykyisin Merenkulkulaitos, rajavartiolaitos ja puolustusvoimat (merivoimat) osallistuvat alusöljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan.

Lait velvoittavat öljyjalostamon, sataman ja öljyn varastoijan pitämään yllä riittävää omaa torjuntavalmiutta.



Ahvenanmaalla on voimassa oma maakuntalaki öljyvahinkojen torjunnasta (landskapslag om bekämpande av oljeskador (1977:16)).

Öljyvahingoista ja niiden torjuntakustannuksista voidaan korvausta toissijaisesti maksaa öljysuojarahastosta, jota koskeva laki (1406/2004) uudistettiin vuonna 2004.

## **2.2 Kansainväliset sopimukset**

### **2.2.1 Merenkulun ympäristönsuojelu**

Nykyisen alusjätelain sisältöön ovat sen voimassaoloaikana vaikuttaneet lukuisat kansainväliset tai alueelliset sopimukset. Alusten tavanomaisesta toiminnasta johtuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevan lainsäädännön kehitys Suomessa on ollut keskeisesti sidoksissa Itämeren suojelua koskeviin Itämeren rannikkovaltioiden tekemiin sopimuksiin sekä Yhdistyneiden Kansakuntien (YK) puitteissa tehtyihin ympäristönsuojelua ja merenkulkua koskeviin kansainvälisiin yleissopimuksiin sekä niiden alalla tapahtuneeseen kehitykseen.

Nykyisen alusjätelain keskeisenä lähtökohtana ovat ennen kaikkea vuoden 1974 Helsingin sopimus ja vuoden 1992 Helsingin sopimus siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Vuoden 1974 Helsingin sopimus sisälsi jo käytännössä Marpol 73 –yleissopimuksen periaatteet. Helsingin sopimuksen määräykset ja suositukset kehittyvät jatkuvasti Helsingin komission, jatkossa HELCOM, ja Itämeren maiden tekemän työn myötä.

Nykyisen alusjätelain ja –asetuksen sisältämät öljypäästöjen ehkäisyä koskevat säännökset perustuvat keskeisiltä osin Marpol 73/78 –yleissopimukseen eli alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan liitteineen (SopS 51/1983 hyväksymisvaraumin). Alusjätelakiin, erityisesti sen aluevesiin ja talousvyöhykkeeseen liittyvien säännösten osalta on vaikuttanut myös Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimus (SopS 49-50/1996, UNCLOS), jäljempänä merioikeusyleissopimus.

Viime aikoina YK:n Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä, jäljempänä IMO, on merellisen ympäristön suojelun alalla valmisteltu myös joitakin uusia yleissopimuksia. Näitä ovat vuoden 2001 kansainvälinen yleissopimus alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamiseksi, jäljempänä AFS-yleissopimus, jonka Suomi allekirjoitti hyväksymisvaraumin kesäkuussa 2002, sekä painolastivesien haitallisia vaikutuksia rajoittava yleissopimus, jäljempänä BWM-yleissopimus vuodelta 2004, jonka Suomi allekirjoitti hyväksymisvaraumin 27 päivänä toukokuuta 2005. BWM- yleissopimus ei ole vielä tullut kansainvälisesti voimaan, mutta AFS-yleissopimus tulee kansainvälisesti voimaan 17 päivänä syyskuuta 2008. Ehdotettuun uuteen alusjätelakiin on otettu muun muassa haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien kieltoa ja valvontaa koskevat säännökset. AFS-yleissopimuksen ratifiointia koskeva hallituksen esitys on tarkoitus tuoda eduskunnan hyväksyttäväksi erillisellä hallituksen

esityksellä siten, että sopimus voitaisiin hyväksyä Suomen osalta mahdollisimman pian.

Myös Euroopan yhteisössä on merellisen ympäristön suojelun alalla valmistettu säädöksiä, joilla on vaikutuksia ehdotetun lain sisältöön. Euroopan yhteisö on joidenkin Marpol 73/78-yleissopimuksen määräysten alalta antanut Marpol 73/78-yleissopimuksen määräyksiä tiukempia tai sitä täydentäviä säädöksiä. Näin esimerkiksi laivapolttoaineiden rikkipitoisuuden osalta.

Aluksista aiheutuvia öljyvahinkoja korvataan kansainvälisen sopimusjärjestelmän perusteella. Aluksen omistajan vastuuta koskeva yleissopimus muodostaa järjestelmän perustan ja sitä koskevat säännökset on sisällytetty merilain 10 lukuun (421/1995). Aluksen omistajan vastuuta täydentää kansainvälinen öljyvahinkojen korvausrahasto, IOPC-rahasto, joka on perustettu erillisellä yleissopimuksella. Sopimusvaltioissa sijaitsevat öljyn vastaanottajat rahoittavat rahaston toiminnan. IOPC-rahaston yhteyteen on perustettu lisärahasto ja sen myötä kansainvälisen korvausjärjestelmän korvauskatto yksittäisessä onnettomuustapauksessa on noin 900 miljoonaa euroa. Suomi on kansainvälisen yleissopimusjärjestelmän osapuoli. Järjestelmää sovelletaan öljysäiliöaluksen aiheuttamaan pysyvästä öljystä johtuvaan vahinkoon, joka on tapahtunut Suomessa tai Suomen talousvyöhykkeellä sekä torjuntatoimenpiteisiin siitä riippumatta, missä niihin on ryhdytty.

#### *YK:n merioikeusyleissopimus*

YK:n merioikeusyleissopimus sisältää periaatteet, joita sovelletaan aluevesien, talousvyöhykkeen ja aavan meren rajaamiseen ja käyttämiseen sekä kauttakulkuun ja taloudelliseen toimintaan. Sopimus sisältää myös määräyksiä ympäristönsuojelusta sekä menettelytavoista, joilla erimielisyydet ratkaistaan.

Merioikeusyleissopimuksen mukaan rantavaltioilla on määräämisoikeus aluevesillään, jotka ulottuvat enintään 12 meripeninkulman päähän rannikosta. Tällä alueella muiden maiden aluksilla on oikeus viattomaan kauttakulkuun. Rantavaltioilla on määräämisoikeus luonnonvaroihin ja tiettyihin taloudellisiin toimiin talousvyöhykkeellä, joka ulottuu enintään 200 meripeninkulmaa rannikosta. Rantavaltiot määräävät talousvyöhykkeellä tehtävästä merentutkimuksesta ja ympäristönsuojelusta. Kaikilla muilla valtioilla on oikeus kauttakulkuun ja ylilento on talousvyöhykkeellä sekä oikeus vetää merenalaisia kaapeleita ja putkia. Sisämaavaltioilla on oikeus hyödyntää osaa talousvyöhykkeen elollisista luonnonvaroista, mutta talousvyöhykkeellä kiinnitetään erityistä huomiota laajasti vaeltavien kalalajien ja merinisäkkäiden suojeluun. Kaikilla valtioilla on perinteisesti oikeus purjehdukseen, ylilento on, tieteelliseen tutkimukseen ja kalastukseen aavalla merellä, niiden velvollisuus on kuitenkin käyttää menetelmiä, joiden avulla hallitaan ja suojellaan elollisia luonnonvaroja.

Suljettujen ja puolisoljettujen merten rantavaltioiden, jollainen Suomikin on Itämeren rantavaltiona, odotetaan tekevän yhteistyötä elollisten resurssien ja ympäristö- ja tutkimustoimien hallinnassa. Valtioiden on pyrittävä estämään ja rajoittamaan merten saastumista ja ne ovat vastuussa vahingosta, jotka aiheutu-

vat siitä, että ne eivät ole noudattaneet kansainvälisiä velvollisuuksiaan saastumisen torjunnassa. Sopimuksen osapuolet ovat velvollisia ratkaisemaan sopimuksen tulkintaa koskevat erimielisyydet rauhanomaisesti ja erimielisyyksien ratkaisuelimiä ovat välitysmenettelyn ja sovittelumenettelyn ohessa Kansainvälinen merioikeustuomioistuin ja Kansainvälinen tuomioistuin.

Satamavaltion, rantavaltion ja lippuvaltion oikeudet panna täytäntöön kansainvälisiä velvoitteita perustuvat YK:n merioikeusyleissopimukseen. Rantavaltiolle tarkoitetaan valtiota, jonka aluevesillä tai talousvyöhykkeellä alus kulkee. Satamavaltiolle tarkoitetaan valtiota, jossa alus vierailee. Lippuvaltiolle tarkoitetaan valtiota, jonka alusrekisteriin alus on merkitty. Alus on lähtökohtaisesti lippuvaltion toimivallan alainen. Aluksen ja rantavaltion väliset YK:n merioikeusyleissopimukseen perustuvat oikeudet ja velvollisuudet ilmenevät ehdotetun alusjätelain valvontaa ja katsastuksia koskevista säännöksistä alusjätelain 12 ja 13 luvussa ja öljyvahinkojen torjuntalaissa. Viime aikoina satamavaltioiden oikeuksia on vahvistettu suhteessa lippuvaltion yksinoikeuteen kuitenkin pysytellen YK:n merioikeusyleissopimuksen asettamissa puitteissa. Satamavaltion toimivallasta aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisen varmistamisessa määrätään esimerkiksi Marpol 73/78 –yleissopimuksen öljyä koskevan uusitun I liitteen ja haitallisia nestemäisiä aineita koskevan II liitteessä.

#### *Marpol 73/78 –yleissopimus ja sen liitteet*

Marpol 73/78 –yleissopimusta edelsi vuonna 1954 tehty öljyn aiheuttaman meren saastunnan ehkäisemistä koskeva yleissopimus (SopS 6/1954, muut. 43/1966 ja 5/1978), niin sanottu OILPOL-yleissopimus (International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil). Sopimuksen tarkoituksena oli kieltää öljyisten painolastivesien tyhjentäminen rantojen läheisyydessä. Ainoastaan pitoisuudeltaan alle 100 ppm (parts per million, miljoonasosa) öljypitoisen veden laskeminen oli sallittu alle 50 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta. Sopimuksen määräyksiä tiukennettiin vuosina 1969 ja 1971 (SopS 5/1978). OILPOL-sopimusta pidettiin kuitenkin riittämättömänä ottaen huomioon öljyn ja kemikaalien aluskuljetusten kasvu ja säiliöalusten suuri koko sekä öljysäiliöalusonnettomuuksista kuten Torrey Canyon –onnettomuudesta vuonna 1967 saadut kokemukset.

Marpol 73 –yleissopimus hyväksyttiin vuonna 1973 Lontoossa pidetyssä IMO:n konferenssissa. Sopimus ei kuitenkaan koskaan tullut sellaisenaan voimaan. Vuonna 1978 pidetyssä konferenssissa hyväksyttiin pöytäkirja, jolla öljyä koskevaa yleissopimuksen I liitettä muutettiin ja jäsenvaltioille annettiin mahdollisuus lykätä vaarallisia nestemäisiä aineita koskevan II liitteen hyväksymistä. Sopimusta, joka siis sisältää edellä mainitun yleissopimuksen muutetuna ja pöytäkirjan, kutsutaan Marpol 73/78 –yleissopimukseksi. Se tuli kansainvälisesti ja Suomen osalta voimaan 2 päivänä lokakuuta 1983. Samana päivänä tuli voimaan myös öljyä koskeva I liite ja vuoden 1954 OILPOL-yleissopimus lakkasi olemasta voimassa.

Marpol 73/78 -yleissopimuksella on ajan mittaan pyritty hallitsemaan aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen eri osa-alueita. Marpol 73/78 –yleissopimuksessa on tällä hetkellä kuusi liitettä. Öljyä koskevat määräykset sisältyvät Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteeseen, haitallisten nestemäisten aineiden kuljettaminen irtolastina II liitteeseen, haitallisten aineiden kuljettaminen pakattuna III liitteeseen, käymäläjätevedet IV liitteeseen, kiinteät jätteet V liitteeseen ja aluksista ilmaan ja sitä kautta osaksi myös mereen kohdistuvat päästöt VI liitteeseen. Liitteet I ja II ovat pakollisia. Liitteissä määräytyistä asioista on Suomessa perinteisesti säädetty nykyisessä alusjätelaissa. Jatkossakin niistä ehdotetaan säädettäväksi alusjätelaissa lukuun ottamatta vaarallisten aineiden kuljettamista kappaletavarana, mistä on säädetty ja edelleen säädettäisiin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä.

Itämeren alueen herkkyys ja kuormittuneisuus on otettu huomioon Marpol 73/78 –yleissopimuksen I, V ja VI liitteissä. Itämeri on näissä liitteissä katsottu öljyn ja kiinteiden jätteiden osalta erityisalueeksi sekä rikkipäästöjen osalta rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi. Käymäläjätevesien osalta Itämeren herkkyys ja kuormittuneisuus on otettu huomioon Itämerellä sovellettavissa vuoden 1992 Helsingin sopimuksen IV liitteen määräyksissä, jotka ovat Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen määräyksiä tiukemmat.

Marpol 73/78 –yleissopimusta on muutettu sen voimaantulon jälkeen lukuisia kertoja. Muutokset käsitellään ja hyväksytään kerran tai kahdesti vuodessa koontuvan IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitean (Marine Environment Protection Committee), jäljempänä MEPC, kokouksissa. IMO myös julkaisee MEPC:n laatimia sääntöjen soveltamista koskevia ohjeita (guidelines).

Marpol 73/78 –yleissopimuksessa on myös kaksi liitepöytäkirjaa. Pöytäkirja I koskee onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamista ja pöytäkirja II koskee riitojensovittelemennettelyä.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen liitteet I – VI ovat kaikki tulleet kansainvälisesti voimaan.

#### *Marpol 73/78-yleissopimuksen öljyä koskeva I liite*

Öljyä koskeva I liite tuli voimaan MARPOL 73/78 –yleissopimuksen voimaantulon myötä 2 päivänä lokakuuta 1983. Liitteessä säädetään öljyn ja öljypitoisten seosten päästökielloista ja –rajoituksista sekä näiden sääntöjen noudattamiseksi vaadittavista aluksen rakenteista ja varusteista. Liitteessä on määräyksiä myös öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta todistuskirjasta (IOPP-todistuskirja ja sen liitteet A ja B), jonka sopimuspuolena olevan lippuvaltion hallinto, Suomessa Merenkululaitoksessa toimiva alusturvallisuuden valvontaviranomainen, antaa liitteessä vahvistetun mukaisena todettuaan, että alus täyttää I liitteen öljyn kuljettamista varten annetut rakenne- ja varustemääräykset. Liitteeseen sisältyy määräyksiä myös öljypitoisten seosten käsittely- ja valvontalaitteista ja niitä koskevista tyyppihyväksynnöistä. Liitteessä määrätään myös valmiussuunnitelmasta öljyvahingon varalta (SOPEP-käsikirja) ja

siinä olevista ilmoitusvelvollisuuksista viranomaisille sekä velvollisuudesta pitää öljypäiväkirjaa.

Liitettä on muutettu lukuisia kertoja sen voimaantulon jälkeen. MEPC hyväksyi 15 päivänä lokakuuta 2004 uudistetun I liitteen päätöslauselmalla MEPC.117(52). Liite tuli kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007. Liitteen I ratifiointiprosentti on yli 90. Suomi ilmoitti 29 päivänä kesäkuuta 2006 nootilla tallettajana toimivalle IMO:lle, että uudistetun liitteen hyväksyminen vaatii Suomen osalta nimenomaisen hyväksymisen, koska se sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä ja edellyttää siten eduskunnan suostumuksen saamista.

Uudistetun liitteen sisältöä selostetaan tarkemmin jäljempänä liitettä koskevis-  
sa yksityiskohtaisissa perusteluissa sekä ehdotetun alusjätelain yksityiskohtai-  
sissa perusteluissa asiaan liittyvien kansallisten täytäntöönpanosäännösten  
kohdalla.

#### *Marpol 73/78-yleissopimuksen haitallisia nestemäisiä aineita koskeva II liite*

Marpol 73/78 –yleissopimuksen haitallisia nestemäisiä aineita koskeva II liite sisältyi myös jo alkuperäiseen Marpol 73/78 –yleissopimukseen. Liite uudistettiin vuonna 1985 hyväksytyillä muutoksilla ja uudistettu II liite tuli kansainvälisesti voimaan vuonna 1987 ja saatettiin tuolloin myös Suomen osalta voimaan tasavallan presidentin asetuksella (SopS 20/1987). Myös liite II on kokonaan uudistettu I liitteen tavoin. MEPC hyväksyi vastaavasti 15 päivänä lokakuuta 2004 uudistetun II liitteen päätöslauselmalla MEPC.118(52). Liite tuli kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007. Kuten I liitteen suhteen, myös II liitteen osalta Suomi ilmoitti 29 päivänä kesäkuuta 2006 nootilla tallettajana toimivalle IMO:lle, että uudistetun liitteen hyväksyminen vaatii Suomen osalta nimenomaisen hyväksymisen ja edellyttää eduskunnan suostumuksen saamista.

Liitteen II uudistuksessa muutettiin haitallisten aineiden luokittelu ympäristövaarallisuutensa mukaan neliportaisesta A, B, C, D –luokituksesta kolmiportaiseen X, Y, Z –luokitukseen. Liitteessä määrätään kyseisten luokkien mukaisista käsittely-, merkitsemis- ja päästövaatimuksista sekä aluksella pidettävästä tyhjennys- ja pesuoperaatioita koskevasta menettelytapaohjekirjasta, lastin lastaus-, tyhjennys- pesu- ja siirtotoimenpiteitä koskevasta lastipäiväkirjasta sekä valmiussuunnitelmasta kemikaalien aiheuttaman meriympäristövahingon varalle (SMPEP). Vaarallisia aineita irtolastina kuljettavien alusten rakenteista ja laitteista määrätään IBC-säännöstössä, joka myös uudistettiin IMO:n meriturvallisuuskomitean samansisältöisillä päätöslauselmilla MEPC.119(52) ja MSC.176(79) Uudistettu IBC-säännöstö tulee kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007. Liitteen II ratifiointiprosentti on yli 90. Myös sen osalta Suomen vastustus on ilmoitettu nootilla IMO:lle. IBC-koodi on tarkoitus hyväksyä ja voimaansaattaa ensi tilassa II liitteen kansallisen voimaantulon jälkeen SOLAS-yleissopimuksen VII-luvun osan B ja MARPOL 73/78-yleissopimuksen II liitteen perusteella. Uudistetun II liitteen sisältöä on selostettu tarkemmin liitteen yksityiskohtaisissa perusteluissa sekä alusjätelain yksi-

tyiskohtaisissa perusteluissa asiaan liittyvien kansallisten täytäntöönpanosäännösten kohdalla.

*Marpol 73/78-yleissopimuksen merellä kuljetettavien haitallisten pakattujen aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskeva III liite*

Marpol 73/78 yleissopimuksen merellä kuljetettavien haitallisten pakattujen aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskeva III liite hyväksyttiin vuonna 1978 ja se tuli Suomen osalta voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1992 (SopS 51/1992). Myös III liite saatettiin voimaan tasavallan presidentin asetuksella. Pakatut meriympäristölle vaaralliset aineet ja niiden luokitusedellytykset on määriteltä IMDG-säännöstössä, jossa määrätään pakkaus- ja kuljetusmääräyksistä, kuten esimerkiksi pakkausten merkitsemisestä ja velvollisuudesta ilmoittaa viranomaiselle tapauksissa, joissa ainetta joutuu mereen. Liitteen III kansalliset täytäntöönpanosäännökset sisältyvät vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettuun lakiin (719/1994) ja sen nojalla annettuihin säännöksiin ja määräyksiin.

IMDG-koodin muutossarjan 34 meriympäristölle vaarallisen aineen (marine pollutant) määritelmä muuttuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen III liitteen päivityksessä YK:n mallisääntöjä vastaavan GHS:n mukaiseksi (päättölauselma MEPC.156(551). IMDG-koodin muutossarjaa 34-08 on tarkoitus soveltaa suositusluontoisena 1 päivästä tammikuuta 2009 ja pakollisena 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen. Liitteen III ratifiointiprosentti on yli 90.

*Marpol 73/78-yleissopimuksen käymäläjätevesiä koskeva IV liite*

Marpol 73/78 –yleissopimuksen käymäläjätevesiä koskeva IV liite, joka sisältää määräyksiä aluksista peräisin olevien käymäläjätevesien aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi, tehtiin alun perin jo vuonna 1973. Kansainvälisesti liite tuli kuitenkin voimaan huomattavasti muita Marpol 73/78 –yleissopimuksen alkuperäisiä liitteitä myöhemmin eli vasta 27 päivänä syyskuuta 2003. Suomessa liite saatettiin voimaan vuonna 2003 (SopS 53/2003). Itämeren alueella tämän liitteen sisältöä vastaavat, osin tiukemmat määräykset ovat kuitenkin olleet voimassa jo vuoden 1992 Helsingin sopimuksen IV liitteen nojalla.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteeseen on sen hyväksymisen nopeuttamiseksi lisätty säännös rantavaltion mahdollisuudesta päättää päästökiellosta aluevesillään. Jos valtio sallii käsittelemättömien käymäläjätevesien päästämisen aluevesillään, se ei ole velvollinen rakentamaan käymäläjäteveden vastaanottolaitteita. Tarkistettu liite hyväksyttiin MEPC.51:n istunnossa keuhällä 2004 ja se tuli kansainvälisesti voimaan elokuussa 2005. Liitteen IV ratifiointiprosentti on yli 70. Suomen osalta tarkistettu liite tuli voimaan 3 päivänä kesäkuuta 2006 (SopS 29-30/2006).

Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen mukaan rantavaltion mahdollisuus kieltää käsittelemättömän käymäläjäteveden päästäminen ulottuu 12 meripeninkulmaan lähimmästä maasta.

*Marpol 73/78-yleissopimuksen kiinteitä jätteitä koskeva V liite*

Marpol 73/78 –yleissopimuksen kiinteitä jätteitä koskeva V liite sisältyi myös alkuperäiseen Marpol 73/78 –yleissopimukseen. Liitettä muutettiin heinäkuussa 1997 voimaan tulleilla muutoksilla, jotka koskivat kiinteitä jätteitä koskevaa aluksen jätehuoltosuunnitelmaa sekä velvollisuutta asentaa päästökieltoa koskevia kylttejä alukselle. Liitteessä kielletään muovijätteen mereen heittäminen maailmanlaajuisesti ja asetetaan rajoituksia kelluvan jätteen sekä ruokajätteen mereen heittämiselle. Itämeri on V liitteessä tarkoitettu erityisalue, jossa vain ruokajätteen mereen päästäminen on sallittua. Liitteessä mainituin edellytyksin alusten on muun muassa laadittava jätehuoltosuunnitelma ja pidettävä jätöpäiväkirjaa. Liitteen V ratifiointiprosentti on yli 90.

Tällä hetkellä IMO:n MEPC:ssä on meneillään Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen uudistaminen.

*Marpol 73/78-yleissopimuksen ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskeva VI liite*

Marpol 73/78 –yleissopimuksen ilman pilaantumista koskeva VI liite hyväksyttiin syyskuussa 1997 ja se tuli voimaan kansainvälisesti ja myös Suomen osalta 19 päivänä toukokuuta 2005 (SopS 32-33/2005). Liitteessä määrätään ilman ja sitä kautta myös meren pilaantumisen ehkäisemiseksi halonien, kloorifluorihiilivetykaasujen eli CFC-yhdisteiden, typen oksidien (nitrogen oxides, NO<sub>x</sub>), rikin oksidien (sulphur oxides, SO<sub>x</sub>) ja haihtuvien orgaanisten yhdisteiden (volatile organic compounds, VOC) päästörajoituksista. Liitteessä kielletään palonsammutuslaiteasennukset, joissa sammutusaineena käytetään haloneita. Lisäksi kielletään uusien CFC:tä sisältävien jäähdytyslaitteiden, eristysten ja muiden materiaalien asennukset. Halogenoidun kloorifluorihiilivedyn eli (halogenated chlorofluorocarbons, HCFC) käyttö jäähdytysaineena on kuitenkin sallittu vuoteen 2020 asti. Laivadieselmootoreiden pakokaasupäästöjä on liitteessä rajoitettu määräämällä typen ja rikin oksidipäästöjä koskevia rajoituksia. Typen oksidipäästöjä rajoitetaan dieselmoottorin kierrosluvun mukaan. Säännöt, jotka koskevat vain uusia dieselmootoreita, eivät vielä edellytä katalysaattoreiden käyttöä, vaan päästöjen vähentäminen voidaan saada aikaan moottoriteknisin keinoin. Rikin oksidipäästöjä pyritään rajoittamaan polttoaineen rikkipitoisuutta alentamalla. Maailmanlaajuisesti rikkipitoisuuden enimmäisrajaksi on liitteessä määrätty 4,5 prosenttia.

HELCOM:n jäsenvaltioiden tekemä ehdotus polttoaineen rikkipitoisuuden enimmäisrajan asettamiseksi Itämerellä 1,5 prosenttiin hyväksyttiin IMO:ssa vuonna 1997. Rikin oksidipäästöjen valvonta-alueita (SO<sub>x</sub> Emission Control Area, SECA), joilla sovelletaan tiukempaa rikkipitoisuusrajaa, ovat 19 päivästä toukokuuta 2006 lukien Itämeri sekä MEPC:n päätöksellä (MEPC132(53)) 22 päivästä marraskuuta 2007 lukien myös Pohjanmeri ja Englannin kanaali. Säiliöalusten lastauksessa ja purkauksessa ilmakehään joutuvien haihtuvien orgaanisten yhdisteiden (VOC) määrää satamavaltiot voivat halutessaan rajoittaa antamalla määräyksiä yhdisteiden talteenottamisesta lastausterminaaleissa.

Suomessa ei ole toistaiseksi nähty tarpeelliseksi rajoittaa haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjä öljysatamissa. Liitteen VI ratifiointiprosentti on yli 60.

MEPC on hyväksynyt keväällä 2008 ehdotuksen Marpol 73/78 – yleissopimuksen VI liitteen säännösten tiukentamisesta. Muutos ei sisälly tähän esitykseen, koska se voimaan tullakseen edellyttää ensin sopimuksen osapuolten hyväksymisen.

### *Itämeren suojelu, vuoden 1992 Helsingin sopimus ja HELCOM*

Vuoden 1974 Helsingin sopimus ja sen IV liite olivat ensimmäinen Suomea sitovista kansainvälisistä instrumenteista, joka vaikutti yksityiskohtaisesti Suomen alusjätelainsäädännön syntyyn ja kehitykseen sekä sen sisältöön. Sopimus tuli Suomessa voimaan ennen Marpol 73/78–yleissopimusta ja alkupe-  
räinen alusjätelaki säädettiin juuri Helsingin sopimuksen määräysten täytän-  
töönpanemiseksi.

Vuoden 1992 Helsingin sopimus korvasi vuoden 1974 Helsingin sopimuksen. Helsingin sopimuksen tarkoituksena on valvoa ja rajoittaa Itämeren rantavaltioiden valuma-alueilta jokien mukana mereen tulevia haitallisia päästöjä ja merellä ihmisen toiminnasta aiheutuvia haitallisia päästöjä. Sopimuksen allekirjoittajia ovat kaikki Itämeren rantavaltiot ja Euroopan yhteisö. HELCOM:n Maritime Groupin (HELCOM MARITIME) kokouksissa käsitellään merenkulkua koskevia ympäristönsuojelukysymyksiä ja laaditaan ehdotuksia aluksia koskeviksi meriympäristön suojelumääräyksiksi ja suosituksiksi. Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön mukaan käymäläjätevesiä koskevat päästömääräykset on ulotettu koskemaan kaikkia aluksia, myös huviveneitä. Vuoden 1992 Helsingin sopimuksen IV liitteeseen sisältyvät myös alusjätteiden jättöpakkoa ja ilmoitusvelvollisuutta koskevat säännöt laittomien alusjätepäästöjen ehkäisemiseksi ja valvonnan kehittämiseksi. Tämän lisäksi Helsingin komission suosituksissa on annettu ohjeita muun muassa ei-erityismaksua – järjestelmästä, rangaistusten harmonisoinnista, satamien velvollisuudesta laatia jätehuoltosuunnitelmia sekä alusjätteiden asianmukaisesta loppukäsittelystä ja sijoituksen kehittämisestä.

Itämeren ympäristön heikon tilan sekä Itämeren ympäristöön kohdistuneiden uhkien lisääntymisen takia HELCOM on toiminut aloitteellisesti Itämeren rantavaltioihin ja Euroopan unioniin nähden sekä myös IMO:oon nähden, joiden päätösten kautta useat HELCOM:n ehdotukset ovat toteutuneet.

Helsingin sopimus ja sen muutokset liitteineen on saatettu Suomessa lailla voimaan ja ne ovat Suomea sitovia kansainvälisiä velvoitteita. HELCOM:n suositukset sen sijaan eivät ole sellaisenaan Suomea sitovia, vaan Suomen on saatettava ne erikseen osaksi kansallista lainsäädäntöään.

Helsingin sopimuksen määräyksiä ja HELCOM-suosituksia on selostettu tarvittaessa jäljempänä tarkemmin asianomaisen alusjätelain säännöksen yksityiskohtaisten perustelujen yhteydessä.



*Alusten haitallisia kiinnittymisenestojärjestelmiä koskeva vuoden 2001 yleissopimus (AFS-yleissopimus)*

Vuonna 2001 IMO hyväksyi kansainvälisen yleissopimuksen alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamiseksi (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001), jäljempänä AFS-yleissopimus. Suomi allekirjoitti sopimuksen kesäkuussa 2002. Sopimus ei ole vielä tullut kansainvälisesti voimaan, mutta Euroopan yhteisö on kehoittanut jäsenvaltioita kiirehtimään sopimuksen ratifioimista.

AFS-yleissopimus on puiteyleissopimus, joka mahdollistaa aluksissa käytettävien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien kieltämisen sopimuksessa määritellyjä menettelyjä noudattaen. Alkuvaiheessa sopimuksella kielletään ainoastaan alusten käsittely orgaanisilla tinayhdisteillä.

AFS-yleissopimuksessa on määräykset sopimusvaltion lipun alla purjehtivien alusten katsastuksesta ja todistuskirjan antamisesta. Lisäksi sopimuksessa on määräykset kiinnittymisenestojärjestelmien käytön valvonnasta ja kiellettyjen järjestelmien käytön seuraamuksista. Sopimuksessa on määräykset menettelyistä, jonka mukaisesti uusia haitallisia kiinnittymisenestojärjestelmiä voidaan lisätä sopimuksen alaan kuuluviksi.

AFS-yleissopimuksen määräykset tulevat kansainvälisesti voimaan 17 päivänä syyskuuta 2008.

Lisäksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 782/2003 orgaanisten tinayhdisteiden kieltämiseksi aluksissa, jäljempänä TBT-asetus, on tullut voimaan 10 päivänä toukokuuta 2003. Myös TBT-asetuksella rajoitetaan haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käyttöä.

*Alusten painolastiveden ja sedimenttien rajoittamisesta ja käsittelystä tehty kansainvälinen yleissopimus (BWM-yleissopimus)*

Painolastivesien haitallisia vaikutuksia rajoittava yleissopimus BWM-yleissopimus (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments) hyväksyttiin IMO:ssa 14 päivänä helmikuuta 2004. Sopimus oli avoinna allekirjoittamista varten 1 päivän kesäkuuta 2004 ja 31 päivän toukokuuta 2005 välisen ajan. Suomi allekirjoitti sopimuksen 27 päivänä toukokuuta 2005 hyväksymisvaraamin.

Ilman rahtia kulkevat alukset tarvitsevat painolastivettä säilyttääkseen merikelipoisuutensa. Sopimuksella pyritään ehkäisemään alusten painolastivesien mukana leviävien vieraiden eläin- ja kasvilajien kulkeutumista uusiin elinympäristöihin. Sopimus sisältää säännöksiä aluksen painolastiveden hallintasuunnitelmasta, painolastiveden ottamisesta, vaihtamisesta aavalla merellä ja painolastivesitankin mahdollisimman haitattomasta tyhjentämisestä sekä satamavaltioiden velvollisuudesta järjestää painolastitankkeihin kertyneiden sedimenttien vastaanotto.

BWM-yleissopimus tulee voimaan vaiheittain sen jälkeen kun 30 maata, jotka edustavat vähintään 35 prosenttia maailman kauppalaivaston tonnistosta, on sen ratifioinut. Koska sopimuksen on tällä hetkellä ratifioinut ainoastaan muutama valtio, painolastivesiä koskevan sääntelyn sisällyttämistä nyt ehdotettavaan alusjätelakiin ei ole tässä vaiheessa pidetty tarpeellisena. Euroopan yhteisön komissio on kuitenkin pyrkinyt kiirehtimään Euroopan yhteisön jäsenmaiden ratifiointia ja Suomenkin on tarkoitus aloittaa yleissopimuksen ratifioinnin valmistelu vuonna 2009. Alusjätelaki on kuitenkin jo tässä vaiheessa laadittu niin, että mahdolliset painolastivesisäännökset voidaan aikanaan liittää alusjätelakiin erilliseksi luvuksi.

Osana HELCOM:n Itämeren toimintasuunnitelmaa hyväksyttiin marraskuussa 2007 painolastivesisopimuksen ratifioimisen avuksi suunniteltu tiekartta. Se toimii eräänlaisena muistilistana HELCOM:in jäsenmaille ratifiointiprosessissa, ja sitouttaa jäsenmaat ratifioimaan sopimuksen vuoteen 2013 mennessä.

Koillis-Atlantin merellisen ympäristön suojelua koskeva yleissopimuksen komissio (jäljempänä OSPAR) on kehittänyt painolastivesistrategian, johon sisältyvät ohjeet vapaaehtoiseksi painolastiveden vaihdoksi OSPAR alueella, ohjeita sovellettaisiin jo ennen BWM-yleissopimuksen voimaantuloa. HELCOM on liittynyt hankkeeseen, ja näin ollen myös Itämerelle tai Itämereltä suuntautuva liikenne ohjeistetaan suorittamaan vapaaehtoista painolastiveden vaihtoa 1.4.2008 lähtien.

### **2.2.2 Torjuntaa koskevat sopimukset**

Merellä tapahtuvien isohkojen öljyvahinkojen torjunta on perustunut 1970 – luvulta lähtien valtioiden väliseen yhteistyöhön. Yhteistyöstä on sovittu ensin alueellisesti Pohjoismaiden kesken ja myöhemmin Itämeren rantavaltioiden kesken. Myöhemmin torjuntavalmiudesta ja torjuntayhteistyöstä on sovittu maailmanlaajuisesti Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n puitteissa. Lisäksi Suomi sopi yhteistyöstä silloisen Neuvostoliiton ja myöhemmin Viron kanssa. Yhteistyö on kattanut sekä öljyvahinkojen että kemikaalivahinkojen torjunnan merialueella.

Suomi on osapuolena tai allekirjoittajana seuraavissa kansainvälisissä torjuntavalmiutta ja torjuntayhteistyötä koskevista sopimuksista:

- a) vuoden 1990 kansainvälinen yleissopimus öljyvahinkojen torjuntavalmiudesta, torjunnasta ja torjuntayhteistyöstä (ns. OPRC –yleissopimus) (SopS 32/1995)
- b) vuoden 2000 pöytäkirja vaarallisista aineista aiheutuvien pilaantumisvahinkojen torjuntavalmiudesta, torjunnasta ja torjuntayhteistyöstä (ns. OPRC-HNS pöytäkirja), sopimus ei vielä voimassa.
- c) vuoden 1992 Helsingin sopimus (SopS 2/2000), yleissopimuksen 14 artikla ja liite VI koskevat öljystä ja muusta haitallisesta aineesta aiheutuvien pilaantumisvahinkojen torjuntayhteistyötä);
- d) vuoden 1993 sopimus Tanskan, Suomen, Islannin, Norjan ja Ruotsin välillä yhteistyöstä öljyn ja muiden haitallisten aineiden aiheuttaman meren pilaantu-

misen torjunnassa eli niin sanottu. Kööpenhaminan sopimus (SopS 71 – 72/1998); sopimus korvasi vuoden 1971 Kööpenhaminan sopimuksen  
 e) vuoden 1989 sopimus Suomen tasavallan hallituksen ja Sosialististen neuvostotasavaltojen liiton hallituksen välillä yhteistyöstä torjuttaessa öljyn ja muiden vahingollisten aineiden aiheuttamaa Itämeren pilaantumista (SopS 54/1990, noottien vaihdolla on sovittu, että sopimus on voimassa Suomen ja Venäjän federation välisenä), sekä  
 f) sopimus Suomen tasavallan hallituksen ja Viron tasavallan hallituksen välillä yhteistyöstä torjuttaessa pilaantumisvahinkoja merellä (SopS 31/1995).

Edellä mainitut sopimukset velvoittavat sopimusmaan ylläpitämään riittävää omaa torjuntavalmiutta. Sopimusmaalla on ison öljyvahingon tapahduttua velvollisuus ilmoittaa vahingosta naapurimaille. Sillä on oikeus pyytää torjunta-apua muilta sopimusmailta. Vastavuoroisesti sopimusmaalla on velvollisuus pyrkiä mahdollisuuksiensa mukaan antamaan pyydettyä torjunta-apua. Ilmoitukset ja torjunta-avunpyynnöt tehdään suoraan toimivaltaisten viranomaisten kesken. Sopimukset velvoittavat säännöllisiin harjoituksiin ja tietojenvaihtoon.

Rantavaltion oikeudesta puuttua onnettomuuden kohteeksi joutuneeseen alukseen ja sen lastiin säädetään IMO:n puitteissa solmituissa vuoden 1969 yleissopimuksessa väliintulosta öljysaasteonnettomuuksista aavalla merellä (SopS 62/1976) ja vuoden 1973 pöytäkirjassa väliintulosta aavalla merellä muista aineista kuin öljystä johtuvissa pilaantumistapauksissa (SopS 72/1986).

### *HNS-yleissopimus*

IMO:n järjestämä diplomaattikonferenssi hyväksyi vuonna 1996 vaarallisten aineiden merikuljetusvastuuta koskevan yleissopimuksen, niin sanotun HNS-yleissopimuksen. Yleissopimus ei ole vielä kansainvälisesti tullut voimaan. Suomi on allekirjoittanut yleissopimuksen hyväksymisvaraumin syyskuussa 1997. EU:ssa on päätetty, että jäsenvaltioiden tulisi ratifioida yleissopimus. Parhaillaan neuvotellaan kansainvälisellä tasolla HNS-yleissopimusta koskevasta pöytäkirjasta. Hallituksen esitys yleissopimuksen hyväksymisestä Suomen osalta ja merilain muutoksesta valmistellaan pöytäkirjan valmistumisen jälkeen. HNS-yleissopimuksen mukaan aluksen omistaja vastaa ensisijaisesti merikuljetuksen aikana tapahtuneista vaarallisten aineiden aiheuttamista vahingoista. Yleissopimus kattaa henkilö-, omaisuus- ja ympäristövahinkoja. Vastuu kattaa myös torjunta- ja ennallistamiskustannukset. Aluksen omistajalla on objektiivinen vastuu. Hänellä tulee olla pakollinen vakuutus. Vahingonkärsijällä on suora kanneoikeus vakuutuksenantajaa kohtaan. Aluksen omistajan vastuu on rajoitettu tiettyyn määrään aluksen koon perusteella.

Aluksen omistajan vastuuta täydentää kansainvälinen HNS-rahasto. Järjestelmä parantaa huomattavasti vahingonkärsijöiden asemaa vaarallisten aineiden merikuljetuksista aiheutuneista vahingoista, mukaan lukien torjunta- ja ennallistamiskustannukset.

### *Bunkkeriyleissopimus*

IMO:n järjestämä diplomaattikonferenssi hyväksyi aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvaa siviilioikeudellista vastuuta koskevan niin sanotun Bunkkeriyleissopimuksen vuonna 2001. Yleissopimus tulee kansainvälisesti voimaan 21 päivänä marraskuuta 2008. Suomi on allekirjoittanut yleissopimuksen hyväksymisvaraumin vuonna 2002. EU:ssa on päätetty, että jäsenmaiden tulisi ratifioida yleissopimus. Suomessa hallituksen esitys yleissopimuksen hyväksymisestä ja merilain muuttamisesta on tarkoitus antaa eduskunnalle vuonna 2008.

Yleissopimuksen mukaan varustaja (aluksen rekisteröity omistaja, laivanisäntä, bareboat -rahtaaaja, operaattori, manager) on vastuussa aluksen polttoaineen aiheuttamasta vahingosta. Sopimus koskee kaikkia aluksia. Aluksen rekisteröidyllä omistajalla on velvollisuus vakuuttaa vastuunsa, kun aluksen bruttovetoisuus on suurempi kuin 1000. Vahingonkärsijä voi kohdistaa vaatimuksensa suoraan vakuutuksenantajaan. Sopimusvaltio voi halutessaan päättää, että alukset, jotka purjehtivat ainoastaan kotimaan liikenteessä valtion aluevesillä vapautetaan vakuuttamispakosta. Järjestelmä parantaa vahingonkärsijöiden asemaa alusten polttoöljyn aiheuttamista vahingoista. Järjestelmä kattaa myös vahinkojen torjunta- ja ennallistamiskustannukset.

## **2.3 Euroopan yhteisön säädökset**

### *Merenkulun ympäristönsuojelu*

Euroopan yhteisössä on hyväksytty jonkin verran aluksia koskevia ympäristönsuojelusäännöksiä direktiivien ja asetusten muodossa. Näiden tarkoituksena on tehostaa IMO:ssa hyväksytyjen yleissopimusten noudattamista Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden alueella ja myös saattaa Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden alueella voimaan eräitä IMO:n yleissopimusten säännöksiä, jotka eivät vielä ole kansainvälisesti voimassa. Tämän lisäksi Euroopan yhteisö pyrkii vaikuttamaan kansainvälisten määräysten kehitystyöhön IMO:ssa.

Keskeisimpiä alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyviä Euroopan yhteisön säädöksiä on öljyn kuljettamista säiliöaluksissa koskeva yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2978/94 kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus 417/2002/EY, jäljempänä kaksoisrunkoasetus. Asetuksella nopeutetaan kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien määräysten käyttöönottoa öljykuljetuksissa. Säännöksiä on tiukennettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1726/2003, yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta annetun asetuksen (EY) N:o 417/2002 muuttamisesta. Tällä hetkellä neuvoston käsittelyssä on komission muutosehdotus kaksoisrunkoasetuksen muuttamisesta.

Öljyn ja vaarallisten aineiden päästöjen sanktioinnista on säädetty Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/35/EY alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista, jäljempänä alusjäterikosdirektiivi. Direktiivillä pyritään tehostamaan ympäristövastuun ja siihen liittyvien seuraamusten toteutumista käytännössä. Direktiivissä edellytetään jokaisen jäsenvaltion toteuttavan tehokkaat, oikeasuhteiset ja varoittavat seuraamukset. Suomen alusjätelainsäädäntöön jo ennestään sisältyvät useimmat direktiivin edellyttämistä toimenpiteistä, mutta tuottamuskynnyksen määrittely piittaamattomuuden tasolle on uutuus, joka nyt saatettaisiin Suomessa kansallisesti voimaan.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta, jäljempänä valvontadirektiivi, sisältää säännökset aluksella kuljetettavista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista ilmoittamisesta jäsenvaltion alueella olevaan lähtösatamaan, tai jos alus on tulossa yhteisön ulkopuolella olevasta satamasta jäsenvaltion alueella olevaan satamaan, ilmoittamisesta määräsatamaan. Ilmoitusvelvollisuudella on pyritty turvaamaan se, että alusten vaarallisia lasteja koskeva tieto on aina saatavilla mahdollisissa onnettomuustilanteissa, vaikka itse alukseen ei saataisi-kaan yhteyttä. Direktiiviä muutetaan parhaillaan.

Kiinteää jätettä koskeva muiden kuin ihmisravinnoksi tarkoitettujen eläimistä saatavien sivutuotteiden terveyssäännöstä on annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o (1774/2002), jäljempänä niin sanottu sivutuoteasetus. Sivutuoteasetuksen mukaan EU-maiden ulkopuolelta saapuvien alusten tulee kerätä aluksella syntyvät ruokajätteet erilleen muista jätteistä maissa tapahtuvaa hävittämistä varten ruokajätteiden mukana leviävien tautien ehkäisemiseksi.

Ilmaan kohdistuvista päästöistä on annettu aiemmin neuvoston asetus (EY) N:o 3093/94 otsonikerrosta heikentävistä aineista, jolla kiellettiin vuodesta 2000 alkaen HCFC:n käyttö jäähdytysaineena laitteissa, joiden akseliteho on vähintään 150 kW. Sittemmin otsonikerrosta heikentävistä aineista on annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2037/2000, jolla kumottiin vuoden 1994 asetus ja laajennettiin heikentävien aineiden luetteloa. Halonien käyttö on Suomessa ollut kiellettyä käsisammuttimissa tammikuun alusta 1997 alkaen ja kiinteissä sammutuslaitteistoissa tammikuun alusta 2000 alkaen.

Euroopan yhteisössä on säännelty rikin oksidipäästöjä, tiettyjen polttoaineiden rikkipitoisuutta sekä asetettu ulkoilman rikkipitoisuudelle raja-arvot. Tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annetulla neuvoston direktiivillä 1999/32/EY, jäljempänä rikkidirektiivi, rajoitettiin Euroopan yhteisön alueella käytettävän raskaan polttoöljyn rikkipitoisuus 1,00 painoprosenttiin ja kaasuöljyjen mukaan luettuna meriliikenteessä käytettävät kaasuöljyt, rikkipitoisuus 0,20 painoprosenttiin ja vuoden 2008 alusta lukien 0,10 painoprosenttiin. Direktiivin soveltamisalaan eivät sisältyneet meriliikenteessä käytettävät raskaat polttoöljyt eli niin sanotut bunkkeriöljyt. Vuonna 2005 hy-

väksyttiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta. Direktiivimuutoksella laajennettiin direktiivin 1999/32/EY soveltamisalaa koskemaan meriliikenteessä käytettäviä raskaita polttoaineita.

Euroopan yhteisön toimenpiteistä rajoittaa orgaanisten tinayhdisteiden käyttöä aluksissa säädettiin neuvoston direktiivillä 89/677/ETY. AFS-yleissopimuksen hyväksymisen jälkeen Euroopan yhteisön komissio suositteli, että jäsenvaltiot allekirjoittaisivat ja ratifioisivat yleissopimuksen mahdollisimman pian sekä antoi komission direktiivin 2002/62/EY, jolla veloitettiin jäsenvaltion kieltämään orgaanisia tinayhdisteitä, mukaan lukien TBT-yhdisteitä, sisältävien maalien markkinoille saattaminen ja käyttö yhteisön alueella viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2003. Lisäksi annettiin TBT-asetus (EY) N:o 782/2003, joka tuli voimaan 10 päivänä toukokuuta 2003. Asetuksella otettiin yhteisön oikeuteen tärkeimpiä sopimusmääräyksiä vastaavat säännökset.

Euroopan yhteisön direktiiveistä tämän lain soveltamisalan kannalta keskeinen on satamien jätetuotoa koskeva direktiivi satamien vastaanottolaitteista alusjätteelle ja lastijäämille 2000/59/EY, jäljempänä alusjätedirektiivi, jonka tarkoituksena on edistää aluksilta peräisin olevien jätteiden toimittamista maihin. Alusjätedirektiivi on saatettu Suomessa jo aiemmin voimaan nykyisen alusjätelain muutoksella, mutta tässä ehdotuksessa säännöksiä pyritään tehostamaan alusjätedirektiivin puitteissa asettamalla täsmällisempiä velvollisuuksia erityisesti huviveneiden kotisatamien jätetuotoon järjestämiselle.

### *Torjuntayhteistyö*

Suomea Euroopan unionin jäsenmaana koskee pelastuspalveluyhteistyöstä 23.10.2001 tehty Neuvoston päätös yhteisön mekanismin perustamisesta tiiviimmän yhteistyön edistämiseksi pelastuspalvelun avustustoiminnassa (2001/792/EY, Euratom), joka kattaa myös merialueella tapahtuvien pilaantumishätköjen torjuntayhteistyön jäsenvaltioiden kesken sekä yhteisön ja kolmansien maiden kanssa.

## **2.4 Nykytilan arviointi**

Nykyinen alusjätelaki annettiin maaliskuussa 1979. Lakiin sisältyy säännöksiä sekä alusten aiheuttamista päästöistä ja niiden ehkäisemisestä että öljy- ja kemikaalivahinkojen torjunnasta. Lakia täydentävät nykyinen alusjäteasetus (635/1993) ja öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta annettu asetus (636/1993). Alusjätelaila ja -asetuksella on pantu täytäntöön kansainvälisiin sopimuksiin ja EU-lainsäädäntöön sisältyviä velvoitteita.

Lainsäädäntöä on sen voimaantulon jälkeen muutettu lukuisia kertoja, ja sen johdosta kokonaisuus on käynyt vaikeaselkoiseksi ja lakiteknisesti hajanaiseksi. Lainsäädännön luku- ja pykäläsystematiikka ei sovellu nopeasti muuttuvien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanoon.

Kokonaiskuvan saaminen asiaa koskevasta lainsäädännöstä on muuttunut erittäin vaikeaksi, mikä vaikeuttaa säädösten soveltamista ja niiden noudattamisen valvontaa. Erityistä sekavuutta aiheuttaa se, että nykyiseen alusjätelakiin ja –asetukseen sisältyy hyvin erityyppisiä asiaryhmiä koskevia säännöksiä.

Nykyisessä alusjätelaissa ei ole systemaattisesti käsitelty kotimaan liikennettä ja sisävesialuetta koskevia kysymyksiä.

Tähän asti laissa säädetty öljyvahinkoja ennalta ehkäisevä keinovalikoima on rajoittunut aluksia ja niiden toimintaa koskevien teknisten ja toiminnallisten vaatimusten valvontaan. Vasta 1 päivänä huhtikuuta 2006 voimaan tulleet öljypäästömaksua koskevat säännökset ovat tuoneet alusjätelakiin päästöjä ennalta estäväksi tarkoitetun hallinnollisten maksujen määräämismahdollisuuden.

Alusjätelain mukaiset menettelyt ovat toimineet yleisesti ottaen tehokkaammin niissä asioissa, jotka ovat perustuneet jo pitemmän aikaa sovellettuun, kansainvälisiin sopimuksiin perustuvaan hallintokäytäntöön. Tällaisia osa-alueita ovat muun muassa öljyvahinkojen ennalta ehkäiseminen ja torjunta. Toisaalta juuri näillä aloilla riskit ovat Itämerellä kasvaneet viime vuosina.

Alusjätelainsäädännön kokonaisuudistuksen aikana on kansainvälisesti uudistettu Marpol 73/78 –yleissopimuksen öljyä ja haitallisia nestemäisiä aineita koskevat I ja II liitteet sekä annettu säännöksiä alusjätteitä koskevasta seuraamusjärjestelmästä, laivapolttoaineiden rikkipitoisuudesta ja haitallisista kiinnityksenestoaineista, joita koskevat uudistukset samalla on sisällytettävä alusjätelainsäädännön kokonaisuudistukseen, jotta lainsäädäntö täyttäisi nykyiset vaatimukset.

Alusjätelain säännöksiä alusöljyvahinkojen torjunnasta ja maaöljyvahinkolakia on muutettu useita kertoja. Pääosa muutoksista on aiheutunut vastuusiirroista ja organisaatiomuutoksista. Monen säännöksen asiasisältö on kuitenkin säilynyt muuttumattomana. Oman soveltamisongelmansa aiheuttaa se, että torjuntaa koskevat säännökset eivät ole alusjätelaissa selkeänä omana kokonaisuutenaan vaan hajallaan eri luvuissa. Lait eivät myöskään vastaa sitä hallintolainsäädännön kehitystä, mitä muissa uudemmissa vastaavissa laeissa, kuten pelastuslaissa ja meripelastuslaissa on noudatettu. Vaikka torjuntaviranomaisten toimivalta on riittävät säännökset lakitasolla, öljynjalostamoiden, satamien ja öljyn varastojien velvoitteista on säädetty pääosin asetustasolla.

### **3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

#### **3.1 Tavoitteet**

Alusjätelainsäädännön kokonaisuudistus on laadittu perustuen eduskunnan lausumaan, joka sisältyi eduskunnan vastaukseen (EV 26/2003), kun eduskunta käsitteli nykyisen alusjätelain muuttamista (HE 33/2003 vp) vuonna 2003.

Eduskunnan lausuman mukaisesti on laadittu lakiteknisesti asianmukainen alusjätelakiehdotus.

Esityksen tarkoituksena on niin ikään eduskunnan lausuman mukaisesti alusjätelainsäädännön saattaminen merensuojelutavoitteiden kannalta tehokkaaksi ja toimivaksi.

Alusjätelainsäädäntöä on tarkasteltu kokonaisvaltaisesti nykyisen perustuslain valossa.

Alusjätelakia ja -asetusta on tarkasteltu myös niiden suhteessa aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemistä ja merenkulun turvallisuutta koskevaan muuhun lainsäädäntöön.

Alusjätelainsäädännön kokonaisuudistuksen tavoitteena on varmistaa Suomen perustuslain vaatimusten täyttäminen ja ehdotuksen lakitekkinen nykyaikaisuus.

Uudistuksella ei ole ollut tarpeen niinkään puuttua lainsäädännön asiasisältöön, jolleivät uudet Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet tai Euroopan yhteisön säädökset ole sitä edellyttäneet.

Lakiin on sisällytetty perustuslain vaatimusten täyttämiseksi eduskunnan perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaisesti yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteet, kuten päästörajoitukset ja erilaisten aluksen omistajan ja päällikön toiminnallisten velvoitteiden perusteet sekä velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarpeelliset riittävän täsmälliset ja tarkkarajaiset valtuutussäännökset. Viranomaisten toimivaltuuksista ja muista lain alaan kuuluvista asioista säädettäisiin siten laissa. Samoja periaatteita on pyritty noudattamaan ehdotetussa uudessa öljyvahinkojen torjuntalaissa.

Edellä mainittu lakitekkinen selkeys on tarkoitus toteuttaa siten, että velvoitekokonaisuudet on jaettu eri laeiksi sen mukaan, koskeeko sääntely aluksen tavanomaisen toiminnan ympäristövaikutuksia vai vahinkotilanteita. Ehdotetun alusjätelain sisällä säännökset on erotettu omiksi luvuikseen kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti noudattaen pääosin Marpol 73/78 –yleissopimuksen liitteiden jaottelua, lakitekkinen selkeys pyritään turvaamaan myös jatkossa alusjätelain ja asetuksen luvuittaisella pykälien numeroinnilla.

Alusjätelakiin on tarkoitus sisällyttää Suomea sitovat kansainväliset ja Euroopan yhteisön säädösten velvoitteet alusten toiminnasta aiheutuvasta ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä kieltämällä haitallisten aineiden päästäminen veteen ja ilmaan tai rajoittamalla sitä, sekä aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanoton järjestämisestä satamissa. Öljyvahinkojen torjuntalakiin sisällyttäisiin säännökset asianmukaisesta varautumisesta maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen sekä aluksista tapahtuvien öljy- ja kemikaalivahinkojen nopeaan ja tehokkaaseen torjuntaan sekä torjunnasta ja vahinkojen seurausten vähentämisestä.



Tarkoituksena on säätää valtioneuvoston asetuksella ja Merenkululaitoksen määräyksillä tarkemmin useista toiminnallisista ja teknisistä vaatimuksista, joiden perusteista säädettäisiin laissa.

Eduskunnan hyväksyttäväksi myös IMO:n Marpol 73/78 –yleissopimuksen uudistetut öljystä aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva I liite ja haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva II liite.

Lisäksi alusjätelakiin sisällytettäisiin aiempaa täsmällisempiä säännöksiä EY:n alusjätedirektiivin ja alusjäterikosdirektiivin täytäntöönpanosta.

Kokonaisuudistuksen yhteydessä on tarkasteltu myös muiden lakien muutostarvetta. Tarkastelun johdosta on päädytty ehdottamaan voimassa olevassa muussa lainsäädännössä olevien nykyiseen alusjätelakiin kohdistuvien lakiviitauksien muuttamista ehdotettua alusjätelakia tai öljyntorjuntalakia tai molempia lakeja koskeviksi. Ympäristönsuojelulakiin, Etelämantereen ympäristönsuojelusta annettuun lakiin, alusturvallisuuden valvonnasta annettuun lakiin, Suomen talousvyöhykkeestä annettuun lakiin ja pelastuslakiin ehdotetaan tehtäväksi vähäisiä muutoksia.

### **3.2 Toteuttamisvaihtoehdot**

Alusjätelakitoimikunta kävi valmistelutyössään läpi useampia eri vaihtoja uuden alusjätelain ja öljyvahinkojen torjuntalain laatimiseksi. Toimikunta tarkasteli ensinnäkin niin sanottua puitelakimallia, jossa lakiin sisällyttäisiin tarpeelliset kansainvälisten velvoitteiden ja EU-säädösten täytäntöönpanoa koskevat säännökset, kuten esimerkiksi valvontaviranomaiset, oikeusturvakeinot ja muutoksenhakukeinot. Puitelakimallissa lakiin ei kirjoitettaisi näkyviin kansainvälisten velvoitteiden sisältöä, kuten esimerkiksi yksittäisiä päästörajoituksia. Velvoitteiden sisältö pääosin tulisi voimaansaattetuista kansainvälisistä velvoitteista tai hyväksytyistä EU:n säädöksistä paitsi niiltä osin, kun haluttaisiin säätää jotakin puhtaasti kansallisen harkinnan perusteella, laajentaa kansainvälisten velvoitteiden soveltamisalaa kansallisesti (esimerkiksi huviveneisiin tai sisävesialueille) taikka kyse olisi EY:n direktiivien täytäntöönpanosta. Puitelain etuna pidettiin ennen kaikkea sen joustavuutta tilanteessa, jossa jatkuvasti hyväksytään uusia kansainvälisiä velvoitteita. Puitelain haittana pidettiin velvoitteiden hankalaa hahmottamista. Yksityisen kansalaisen kannalta katsottiin paremmaksi malli, jossa kaikki keskeiset velvoitteet kirjoitetaan näkyviin riippumatta siitä, perustuvatko ne kansainväliseen velvoitteeseen, EU:n säädöksen vai kansalliseen tarveharkintaan.

Esillä oli myös vaihtoehto, jossa lait laadittaisiin yksityiskohtaisina asiasisältöisinä lakeina, joiden säännöksissä voimaan saatetut kansainvälisten velvoitteiden sisältö toistettaisiin tarvittavilta osin laissa. Tällaisen mallin etuna pidettiin sitä, että Suomen hyväksymät ja voimaan saatetut kansainväliset velvoitteet on löydettävissä selkeinä ja yksityiskohtaisina ja informatiivisina suomalaisesta säädöstekstistä.

Valittua vaihtoehtoa voitaneen luonnehtia eräänlaiseksi sekamuotoiseksi puitelaiksi. Ehdotetussa alusjätelaissa säädettäisiin keskeisistä Suomea sitoviin kansainvälisiin velvoitteisiin ja Euroopan yhteisön säädöksiin perustuvista yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista. Tämän lisäksi laissa on myös avattu velvoitteista aiheutuvia toiminnallisia vaatimuksia koskevia velvoitteita yksityiskohtaisemmin kuin puitelaissa. Lisäksi ehdotettuun lakiin sisältyisi joukko pelkästään kansalliseen lainsäädäntöön perustuvia säännöksiä, joiden sisältö esitettäisiin laissa riittävän yksityiskohtaisesti.

Öljyntorjuntalainsäädännön laadinnassa harkittiin kahta päävaihtoehtoa: alusöljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan ja maa-alueella tapahtuvien öljyvahinkojen torjunnan säilyttämistä kahdessa eri laissa taikka niiden yhdistämistä yhdeksi laiksi. Lisäksi tarkasteltiin sitä vaihtoehtoa, että maa-öljyvahinkojen torjunta katsottaisiin osaksi normaalia pelastustointia ja erillistä laista luovuttaisiin. Ehdotuksessa päädyttiin torjuntaa koskevien lakien yhdistämiseen.

Hallinnon selkeys, valvonnan selkeys ja lakiteknilinen selkeys puoltavat alusten tavanomaista toimintaa säätelevän lain erottamista torjuntatilanteita sääntelevästä laista. Nykytilan jatkamista, joka merkitsisi säännösten uudelleen ryhmitelyä samassa laissa, ei edellä mainituista syistä ehdoteta.

Eri viranomaisten välinen toimivallanjako ehdotetaan pääosin pysytettäväksi alusjätelakiehdotuksessa ennallaan. Suomen ympäristökeskus vastaisi edelleenkin alusten tavanomaiseen toimintaan kohdistuvasta alusten vesiin kohdistuvien päästöjen valvonnasta Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Vastuuta valvonnan järjestämisestä ei ehdoteta siirrettäväksi rajavartiolaitokselle siitä huolimatta, että rajavartiolaitos määrää öljypäästömaksun, koska Suomen ympäristökeskuksella on käytettävissään valvonnan järjestämiseen tarvittavaa asiantuntemusta ja rajavartiolaitoksen toimivalta koostuu pääosin täysin erityyppisistä tehtävistä. Ratkaisu on mainittujen viranomaisten kannan mukainen.

Merenkululaitoksen valvontavelvoitetta alusten ilmaan kohdistuvien päästöjen valvonnassa ja sisävesialueella ehdotetaan täsmennettäväksi. Nämä tehtävät vastaavat lähinnä Merenkululaitoksen nykyisiä tehtäviä.

Satamien jätehuollon valvontaa sekä jätehuoltosuunnittelua ja ympäristönsuojelua koskevat säännökset vastaavat aiempia lain säännöksiä. Valvontavastuu olisi edelleen alueellisilla ympäristökeskuksilla.

Alusjätelakitoimikunnassa katsottiin, että satamien jätehuoltosuunnittelua ja ympäristölupamenettelyä on perusteltua edelleen kehittää alusjätedirektiivin asettamissa puitteissa.

Aluksissa syntyviä jätteitä koskevat säännökset ovat alun perin syntyneet meren pilaantumisen ehkäisyä silmällä pitäen. Näissä säännöksissä ei ole otettu huomioon maissa tapahtuvan jätehuollon vaatimuksia esimerkiksi jätteiden lajittelun osalta. Tämä olisikin usein hankalaa, koska muun muassa lajittelu-

vaatimukset vaihtelevat huomattavasti jo saman maan eri satamissa. Suomalaiset alukset ovat myös vapaaehtoisuuden pohjalta tehneet erillisiä sopimuksia satamien kanssa jätteiden lajittelusta ja luovuttamisesta maihin. Alusjätteiden lajittelulle tai ongelmajätteiden erottelulle muista jätteistä ei ole olemassa yleismaailmallista perustetta IMO:n päätöksiin perustuen. Siksi näitä vaatimuksia ei ole sisällytetty alusjätelakiin, vaikka alusjätelaki näin sopiikin huonosti yhteen jätelain sen periaatteen kanssa, että jätehuoltoketju ei pääty jätteen maihin toimittamiseen vaan jätteen käsittelyyn. Kansainvälinen standardointijärjestö ISO on kuitenkin paraikaa kehittämässä satamien jätehuoltoon ISO-standardia. Alusjätelain ja maissa tapahtuvan jätehuollon saumaton yhteistyö on tässä esityksessä pyritty parhaan mukaan ottamaan huomioon säännöksiä laadittaessa, myös valvontaa ajatellen.

Huvivenesatamia ja huviveneitä koskevia alusjätelain säännöksiä on mahdollisuuksien mukaan pyritty alusjätelain kokonaisuudistuksen yhteydessä täsmentämään ja asettamaan laitteiden mitoitusnormi, jotta säännökset olisivat riittävän selkeitä, toimivia ja tasapuolisia sekä edistäisivät erityisesti käymäläjäteveden vastaanottojärjestelyjen kehittymistä. Merenkulun kansainvälisesti velvoittavat ympäristönsuojelusäännökset on yleensä laadittu kaupallista, suurehkoilla aluksilla tapahtuvaa kansainvälistä liikennettä silmälläpitäen, eivätkä säännökset aina sovellu pienten alusten ja erityisesti huviveneiden tarpeisiin.

Alusten suojasatamia koskevaa sääntelyä ei ole alusjätelain kokonaisuudistuksen yhteydessä sisällytetty alusjätelakiin tai öljyntorjuntalakiin. Suojasatamavelvoitteet tullevat myöhemmin sisältymään kansalliseen lainsäädäntöön sen jälkeen kun kolmanteen merenkulun turvallisuutta koskevaan meriturvallisuuspakettiin sisältyvä ehdotus alusliikenteen seuranta- ja tietojärjestelmän perustamista koskevan direktiivin muuttamisesta on lopullisesti hyväksytty.

Alusjätelain kokonaisuudistuksen valmistelun yhteydessä on harkinnan jälkeen päädytty säätämään samassa laissa kaikkia aluksia koskevista alusjättekysymyksistä. Tämä merkitsee, että erillistä huviveneiden tai erityisalusten alusjätelakia ei ehdoteta siitä huolimatta, että tilanne johtaisi veneilijöiden kannalta erillislakia vaikeammin luettavissa olevaan lakiin. Alusjätelaissa ja –asetuksessa on lähdetty siitä Marpol 73/78 –yleissopimuksen lähtökohdasta, että päästökiellot ja keinot niiden saavuttamiseksi koskevat kaikkia aluksia, ja että erikseen luetellaan Marpol -velvoitteiden mukaisesti voimassa olevat velvoitteet ja niiden alusten kokoon tai vastaavaan seikkaan perustuvat rajoitukset. Joissain kohdin, kuten käymäläjätevesien ja huviveneitä palvelevien satamien osalta, alusjätelaissa ehdotetaan erityissäännöksiä.

Alusjätelain säännökset tulisivat ehdotuksen mukaan koskemaan myös sisävesialuetta ja kotimaan liikennettä, tällä selkeytetään nykytilannetta, Öljypäästömaksua koskevat 1 päivänä huhtikuuta 2006 voimaan tulleet säännökset ei kuitenkaan tulisi koskemaan sisävesialuetta. Kannanotto perustuu öljypäästömaksua koskevassa tuoreessa hallituksen esityksessä (HE 77/2005vp) esitettyyn näkemykseen siitä, että ennen kuin harkitaan öljypäästömaksun mahdollista ulottamista sisävesialueelle, ensi sijassa Saimaan kanavalle ja Saimaalle, maksusäännösten soveltamisesta olisi saatava riittävästi kokemuksia. Sisävesi-

alueella laissa jo olevat muut valvonta- ja seuraamusjärjestelmät toimivat suuremmasta kiinnijäämisriskistä johtuen tehokkaammin päästöjä ennalta ehkäisevästi kuin Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Vastaavasti öljypäästömaksua koskevia säännöksiä ei edelleenkään ehdoteta sovellettavaksi poliisin, tullin, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin.

Alusjätelain kokonaisuudistuksen yhteydessä pohdittiin myös hallinnollisen maksun käyttöönottoa laiminlyöntejä ennalta ehkäisevänä toimenpiteenä. Maksu kohdistuisi alusjätelain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten mukaisten velvollisuuksien laiminlyöntiin. Näitä olisivat esimerkiksi ympäristön suojelemiseksi asetettujen laitevaatimusten ja päiväkirjavelvoitteiden laiminlyönti. Tämän tyyppinen maksu on käytössä muun muassa Saksassa. Koska maksu kohdistuisi myös teknisten alusturvallisuusvaatimusten täyttämiseen, toimikunta katsoi, että maksusta tulisi säätää erillisellä lailla tai alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995). Mahdollinen maksusäännösten valmistelu olisi tehtävä samanaikaisesti sekä alusjätevaatimusten että alusteknisten vaatimusten osalta. Maksusäännösten valmistelua ei toimikunnassa pidetty nyt valmisteltavan esityksen osalta tämän vuoksi mahdollisena.

Ölly- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaa koskevan lainsäädännön uudistuksessa päädyttiin ehdottamaan uuden öljyvahinkojen torjuntalain säätämistä. Laki kattaisi aluksista aiheutuvien ja maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjunnan lisäksi aluksista aiheutuvien kemikaalivahinkojen torjunnan.

### 3.3 Keskeiset ehdotukset

#### *Muutokset aiempaan lakiin verrattuna*

Nykyisen alusjätelain sisältöä ei pääsäännön mukaan muutettaisi, koska se perustuu edelleen voimassa oleviin Suomea sitoviin kansainvälisiin velvoitteisiin, joita ei ole nyt muutettu.

Oleellisina muutoksina nykyiseen alusjätelakiin verrattuna ehdotetussa alusjätelaissa olisivat seuraavat asiat:

Nykyinen alusjätelaki jaettaisiin erillisiin alusjätelakiin ja öljyvahinkojen torjuntalakiin.

Uudet lait laadittaisiin nykyaikaisen lakitekniikan mukaisiksi, perustuslain vaatimukset täyttäviksi ja ympäristönsuojelun kannalta tehokkaiksi.

Uudistetut öljyä ja haitallisia nestemäisiä aineita koskevat Marpol I ja II liitteet saatettasiin voimaan uudella lainsäädännöllä.

Alusjätelainsäädäntö koskisi myös sisävesialuetta ja kotimaanliikennettä.

Alusjätedirektiivin ja alusjätedirektiivin täytäntöönpanosäännöksiä tarkennetaan uudessa alusjätelaissa.

Huviveneiden jätehuoltoa, alusjätteiden jättöpakkopoikkeusmenettelyä sekä valvontaa ja muutoksenhakua koskevia säännöksiä tarkennetaan.

Oleellisina muutoksina nykyiseen alusjätelakiin verrattuna ehdotetussa öljyvahinkojen torjuntalaissa olisivat seuraavat asiat:

Öljyvahinkojen torjuntalaki käsittäisi alusöljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaa koskevien säännösten lisäksi maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjuntaa koskevat säännökset ja samalla ehdotetaan kumottavaksi maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjunnasta annettu laki.

Öljyvahinkojen torjuntalaissa säädettäisiin entistä täsmällisemmin lain tavoitteesta, vahinkoihin varautumisesta, torjuntatoimista, vahinkojen seurausten korjaamisesta, torjuntaviranomaisista ja valmiussuunnitelmista eli pelastustoimen öljyntorjuntasuunnitelmasta ja alueellisesta yhteistoimintasuunnitelmasta.

### *Alusjätelaki*

#### *Alusjätteitä ja öljyntorjuntaa koskevan sääntelyn erottaminen toisistaan*

Esityksessä ehdotetaan, että säännökset aluksen tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvista veteen ja ilmaan kohdistuvista päästöistä erotetaan öljy- ja kemikaalivahinkotilanteita säätelevästä öljyvahinkojen torjuntalaista ja säädetään erilliset alusjätelaki ja öljyvahinkojen torjuntalaki.

Nyt ehdotettu alusjätelakiin ja öljyvahinkojen torjuntalakiin sisältyvien säännösten erottaminen toisistaan pohjautuu ensinnäkin siihen, että kummankin lain säännökset perustuvat toisistaan erillisiin kansainvälisiin velvoitteisiin. Tämän lisäksi alusten tavanomaisen toiminnan valvonta on toiminnallisesti erillään öljyn ja kemikaalien torjuntatoimista. Hallinnollisesti päävastuu alusjätelaista on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla vesiin kohdistuvaa päästöjen valvontaa ja satamien jätehuoltoa lukuun ottamatta. Sen sijaan päävastuu öljyntorjuntalaista kuuluu ympäristöministeriön hallinnonalalle eräitä sisäasiainministeriön hallinnonalalla toimivia torjuntaviranomaisia lukuun ottamatta. Nyt ehdotetut säädökset on laadittu eri hallinnonalojen yhteistyössä siten, että lakien keskinäinen toimivuus on pyritty turvaamaan.

#### *Perustuslain asettamien vaatimusten täyttäminen*

Toiseksi ehdotetaan, että säännöksiä tarkistetaan perustuslain ja nykyaikaisen lainsäädäntötekniikan vaatimukset täyttäviksi. Yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja viranomaisten toimivaltuuksista säädettäisiin laissa. Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaisesti lakiin sisällytettäisiin ennen kaikkea aluksen omistajaa ja aluksen päällikköä koskevat velvoittavat säännökset (PeVL 18/2002 vp, 16/2004 vp ja 48/2004 vp).

Alusjätteistä aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvät velvollisuudet voidaan Marpol 73/78 –yleissopimuksen määräyksiin perustuen jakaa päästökieltoja ja –rajoituksia koskeviin ja muihin toiminnallisiin määräyksiin sekä aluksen rakennetta ja varusteita koskeviin määräyksiin. Marpol 73/78-yleissopimus velvoittaa noudattamaan päästörajoituksia sekä pitämään erilaisia päiväkirjoja tai hankkimaan todistuksia. Kaikista edellä mainituista yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ehdotetaan nyt otettavaksi säännökset alusjätelakiin. Ehdotetussa laissa olisi myös säännökset viranomaisen toimivaltuuksista. Lisäksi lakiehdotukseen sisältyisi säännöksiä, jotka perustuvat puhtaasti kansalliseen harkintaan, kuten esimerkiksi raskaiden polttoaineiden kuljetusten kieltäminen sisävesialueella ja pilssiveden separoinnin kieltäminen Suomen aluevesillä, alle neljä meripeninkulmaa lähimmästä maasta.

#### *Alusjätelain ja –asetuksen lukukohtainen pykälien numerointi*

Marpol 73/78 –yleissopimuksen jatkuvaan muuttumiseen sopeutuminen on helpompaa, kun lakia voi luvuittain täydentää juoksevalla numerolla varustetuilla pykälillä. Tämä on mahdollista, kun alusjätelaissa otetaan käyttöön luvuittain tapahtuva pykälien numerointi. Luvuittain numerointi mahdollistaa lain rakenteen pysymisen selkeänä, koska luvut on jaoteltu kansainvälisten velvoitteiden, pääosin Marpol 73/78 –yleissopimuksen liitteiden mukaisesti.

#### *Keskeisistä määritelmistä ehdotetaan säädettäväksi lain tasolla.*

Ehdotettuun alusjätelakiin on sisällytetty viittaussäännös lain suhteesta muuhun lainsäädäntöön, kuten alusjätelain ohella sovellettaviin Euroopan yhteisön asetuksiin. Mainittu säännös on otettu alusjätelakiin ennen kaikkea informatiivisuuden takia. Alusjätelain alaan kuluviista säännöksistä osa kuuluu yhteisön toimivaltaan ja on Euroopan yhteisön asetuksina suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä.

Asetuksen- ja määräystenantovaltuudet on pyritty laatimaan riittävän täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi. Ehdotuksessa on yksilöity laissa kansalliseen harkintaan perustuvat velvoitteet ja niihin velvoitteiden perusteella annettavat valtuudet riittävän yksityiskohtaisesti. Jos velvoite perustuu kansainväliseen velvoitteeseen, tuohon velvoitteeseen on lakitekstissä viitattu sekä pyritty velvoitteen täytäntöön panemiseksi annetussa valtuudessa yksilöimään riittävällä täsmällisyydellä ne asiaryhmät, joita valtuus koskee. Menettelyllä on pyritty mahdollistamaan lakia alemmanasteisten säännösten ja määräysten antaminen valtio-sääntöoikeudellisesti hyväksyttävällä tavalla niissä tilanteissa, joissa ei voida välttää varsin yksityiskohtaista teknistä sääntelyä (PeVL 48/2004 vp ja 43/2005 vp).

#### *Säännösten soveltaminen kotimaan- sekä sisävesiliikenteessä*

Marpol 73/78 –yleissopimukseen, Helsingin sopimukseen ja Euroopan yhteisön säädöksiin perustuva sääntely koskee meren pilaantumisen ehkäisemistä ja kansainvälistä liikennettä. Merialueelle ja kansainväliseen liikenteeseen tarkoi-

tettujen säännösten soveltaminen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä on ollut selkeiden säännösten puuttuessa ongelmallista. Lakiehdotuksessa ehdotetaan sitä, että lain sääntely ulotetaan koskemaan myös sisävesialuetta ja kotimaanliikennettä, jollei laissa erikseen toisin säädetä.

Uudistuksen merkitys ei käytännössä ole kovinkaan suuri, koska jo ennestään suurin osa Saimaan alueen liikenteestä on kansainvälistä rahtialus- ja matkustaja-alusliikennettä, jota Marpol 73/78 –yleissopimuksen määräykset koskevat. Tämän lisäksi voimassa olevassa alusjätelaissa ja -asetuksessa on säädetty kansallisista tiukennuksista kansainvälisiin päästökieltoihin. Esimerkkinä tästä on täydellinen öljyn päästökielto Suomen vesialueella, johon sisävesialue kuuluu. Periaatteessa on kuitenkin pidetty tärkeänä säätää Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden ja Euroopan yhteisön säädösten alusten rakennetta ja laitteita koskevien määräysten noudattamisesta myös Suomen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä.

#### *Alusjätelain soveltaminen aluksiin*

Alusjätelain sisältöön on vaikuttanut keskeisesti Marpol 73/78 –yleissopimus, joka lähtökohtaisesti koskee kaikkia aluksia niiden pituuteen tai vetoisuuteen katsomatta. Monet Marpol 73/78 –yleissopimuksen yksittäisistä säännöksistä koskevat kuitenkin ainoastaan aluksia, jotka ovat bruttovetoisuudeltaan yli 400 tai 150. Tällaiset alukset ovat tyypillisesti pienehköjä tai sitä isompia kaupparenkulkuun käytettäviä lasti- ja matkustaja-aluksia. Toisena alusjätelain keskeisenä perustana on Helsingin sopimus, jossa on säännöksiä nimenomaan huviveneiden päästövaatimuksista. Tästä säädösperstusta johtuen alusjätelaki on laadittu koskemaan kaikkia aluksia, ja jos jokin säännös on tarkoitettu koskemaan vain osaa alusjätelain 1 luvun 2 §:ssä määritellyistä aluksista, niin raja-jaus ilmenee kyseisestä alusjätelain säännöksestä. Alusjätelain valmistelussa on siten otettu se kanta, että huviveneitä koskevia säännöksiä ei ole sisällytetty omaan lakiin.

#### *Kansainvälisten ja Euroopan yhteisön velvoitteiden täytäntöönpano alusjätelain eri luvuissa*

Alusjätelain öljyä koskevalla 2 luvulla pantaisiin täytäntöön Marpol 73/78 –yleissopimuksen uusittu I liite. Alusjätelain haitallisia nestemäisiä aineita koskevalla 4 luvulla pantaisiin täytäntöön Marpol 73/78 –yleissopimuksen uusittu II liite. Alusjätelain käymäläjätevesiä koskevaan 5 lukuun sisältyisivät jo voimassa olevat Helsingin sopimuksen velvoitteet ja Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen velvoitteet. Alusjätelain kiinteää jätettä koskevaan 6 lukuun sisältyisivät jo voimassa olevan Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen jo voimassa olevat velvoitteet. Alusjätelain ilmaa pilaavia aineita koskevaan 7 lukuun sisältyisivät Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen jo voimassa olevat velvoitteet. Alusjätelain alusjätteiden vastaanottoa satamassa koskevaan 9 lukuun ja alusjätteiden jättämistä satamaan koskevaan 10 lukuun sisältyisivät EY:n alusjätedirektiivin ja Helsingin sopimuksen IV liitteen jo voimassa olevat velvoitteet, IV liite sisältää muun muassa direktiiviä tiukemman alusjätteiden jättöpakon. Aluejätelain 9 ja 10 lukuun sisältyisivät jo voi-

massa olevat HELCOM –suositukset ja niillä pantaisiin täytäntöön tarpeelliset uudet alusjätteiden satamaan jättämistä ja vastaanottoa satamissa koskevat HELCOM-suositukset.

Luvuissa yksilöidään oikeuksien ja velvollisuuksien perusteet ja viitataan asianomaisiin kansainvälisiin velvoitteisiin, joihin Suomi on sitoutunut, tai relevantteihin Euroopan yhteisön säädöksiin. Tarvittaessa on annettu asetuksenantovaltuudet ja määräystenantovaltuudet, jotka on pyritty laatimaan riittävän täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi.

#### *EY:n alusjäterikosdirektiivin tarkempi täytäntöönpano*

Uudella alusjätelaila tehtäisiin alusjäterikosdirektiiviin perustuen eräitä tarkistuksia, jotka koskevat öljyn ja haitallisten nestemäisten aineiden päästörajoituksia. Direktiivin mukaan öljyn ja haitallisten nestemäisten aineiden päästäminen poikkeustilanteissa, kuten esimerkiksi aluksen turvallisuuden varmistamiseksi, ihmishenkien pelastamiseksi taikka aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta johtuen, ei olisi lainmukaista, jos tällöin on toimittu tarkoituksella aiheuttaa vahinko tai toimittu huolimattomasti sekä lisäyksenä nykyiseen alusjätelakiin myös niissä tapauksissa, joissa on toimittu piittaamatta siitä, että vahinko todennäköisesti aiheutuisi. Säännös koskee laivanisäntää ja aluksen päällikköä. Lainmuutoksella sisällytettäisiin Suomen lakiin Euroopan yhteisön alusjäterikosdirektiivissä käytetty ilmaus piittaamattomuus, jota vastaava ilmaus englanniksi on ”recklessly”. Alusjätelaisissa ehdotetaan lisäksi säädettäväksi öljypäästöjä ja haitallisten nestemäisten aineiden päästöjä valvovan viranomaisen alusjäterikosdirektiiviin perustuvasta ilmoitusvelvollisuudesta seuraavalle satamalle, johon alus on menossa sekä ilmoitusvelvollisuudesta aluksen lippuvaltiolle.

#### *Alusjätedirektiivin tehokkaampi täytäntöönpano*

Ehdotetuilla alusjätelain tarkistuksilla tehostettaisiin alusjätedirektiivin täytäntöönpanoa Suomessa Euroopan meriturvallisuusviraston (European Maritime Safety Agency, EMSA) syksyllä 2007 tekemien huomioiden pohjalta. Alusjätteilmoitusten seuranta ehdotetaan tehostettavaksi, muuttuneet olosuhteet otettaisiin paremmin huomioon jätehuoltosuunnittelussa, sataman jätehuoltosuunnittelu erotettaisiin ympäristölupamenettelystä viivytyksen välttämiseksi, käymäläjätevesi määriteltäisiin selkeästi kuuluvaksi ei-erityismaksua -järjestelmän piiriin ja alusjätedirektiivin mukaiset velvollisuutensa laiminlyöneestä aluksesta seuraavalle satamalle ilmoittamista tehostettaisiin.

Pieniä huvivenesatamia koskevia velvollisuuksia ehdotetaan selkeytettäväksi. Esityksessä täsmennettäisiin, mitä huvivenesatamia aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottovelvollisuus koskee. Alusjätedirektiivin ja sen myötä alusjätelain satamamääritelmä on niin yleinen, että ilman rajausta sataman vastaanottovelvollisuus koskisi myös varsin pieniä huvivenesatamia. Pääsääntöisesti huvivenesatamien vastaanottovelvollisuus koskisi sellaisia vähintään 10 venepaikan koti- ja vierassatamia, joissa peritään laituri- tai satamamaksua. Vastaanottovelvollisuuden ulkopuolelle jäisivät siten useat käyntisatamat, kuten



huoltoasema- ja kauppalaiturit ja maksuttomat veneseurojen ”tukikohdat”. Venesatamien jätehuolto voitaisiin järjestää yhteistyössä, joten rasitus pienten laituripaikkojen pitäjille ei tulisi kohtuuttomaksi. Kunnat voisivat hyväksyä luonteeltaan ohjeellisen suunnitelman alueellaan olevien huvivenesatamien jätehuollosta. Jos pienen huvivenesataman alueella ei ole alusjätteiden vastaanottolaitteita, huviveneestä peräisin olevat jätteet tulisi jättää muuhun maissa olevaan vastaanottolaitteeseen kuten talousjätteet kotitalouksien omiin jäteastioihin ja öljyiset jätteet mahdollisuuksien mukaan huoltoasemille.

*Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustettujen kelluvien alustojen jätevedet*

Nykyinen alusjätelaki koskee aluksen määritelmän mukaan myös kelluvia aluksia sekä kiinteitä ja kelluvia alustoja, jotka eivät ole kiinteässä yhteydessä maihin. Näitä koskevat siten muun muassa alusjätelain käymäläjätevettä koskevat säännökset kuten päästökielto ja velvollisuus jättää jätteet maihin erityismaksua –järjestelmän mukaisesti. Maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) ja –asetuksessa (895/1999) puolestaan säädetään liikuteltavista laitteista. Jos tällainen liikuteltava laite, kuten esimerkiksi monet saunalautat, ravintolalaivat ja asuntolaivat, on varustettu kiinteällä yhteydellä rantaan, siihen ei Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden määritelmistä johtuen sovelleta voimassa olevan alusjätelain päästökieltomääräyksiä. Kiinteä yhteys maihin on esimerkiksi vesijohto, viemäri, sähkökaapeli tai kiinteä kulkusilta.

Jotta lakiin ei jäisi pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustettujen kelluvien alustojen jätevesiä koskevan sääntelyn osalta aukkoa ja jätevesistä veteen kohdistuvien päästöjen vesistöjä pilaavat haitat pystyttäisiin hallitsemaan, alusjätelakiin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustettujen kelluvien alustojen jätevesiin sovelletaan, mitä ympäristönsuojelulaissa ja jätelaissa säädetään. Tällöin niiden pesuvesien käsittelylle voitaisiin asettaa selkeitä ympäristönsuojellisia vaatimuksia vastaavasti kuin rannalla sijaitseville rakennuksille annetaan.

*Poikkeusmenettely alusjätteen jättöpakosta ja ilmoitusmenettelystä*

Merenkulkulaitos on tähän asti voinut myöntää poikkeuksen alusjätteitä koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta ja velvollisuudesta jättää jätteet sataman vastaanottolaitteisiin ainoastaan sellaisille aluksille, jotka poikkeavat säännöllisesti kerran kahdessa viikossa siinä suomalaisessa satamassa, johon poikkeus on myönnetty. Nyt säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että alusturvallisuuden valvontaviranomainen voisi myöntää poikkeusluvan aluksille, jotka poikkeavat suomalaisessa satamassa säännöllisesti kerran kahdessa viikossa yhdessä nimetyssä reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa. Poikkeus voitaisiin myöntää myös alukselle, joka on risteilyliikenteessä tai muussa liikenteessä lähtien ja saapuen vain yhteen suomalaiseen satamaan. Poikkeuksen myöntämisen edellytyksenä on, että aluksella on jätehuoltosopimus pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa. Alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle olisi toimitettava päätöksessä tarkemmin määrättyllä tavalla selvitys siitä, että alus käyttää pääosin jätehuoltosopimuksen mukaisia palveluita. Poikkeus

voitaisiin myöntää määräajaksi, kuitenkin enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen olisi ilmoitettava päätöksestä niille satamille, joita päätös koskee. Satamien jätehuoltosuunnittelun ja ympäristölupien kannalta on tärkeää saada tieto alusjätteiden satamaan jättämisvelvollisuudesta. Merenkulkulaitoksen olisi ilmoitettava poikkeusluvista niille satamille, joita päätös koskee. Alusturvallisuusviranomaisen olisi ilmoitettava myös Euroopan yhteisön komissiolle myönnettyistä poikkeuksista säännöllisesti ja vähintään kerran vuodessa.

Ehdotettu muutos on alusjätedirektiivin mukainen ja siinä on otettu huomioon HELCOM:n muutettu suositus. Ehdotuksessa otettaisiin huomioon suomalaisiin satamiin purjehtivien alusten liikennöintitapa. Muutos ei juuri lisäisi poikkeusten piirissä olevien alusten lukumäärää, mutta se lisäisi poikkeusten piirissä olevien aluskäyntien määrää.

#### *Rikkidirektiivin perusteella annettujen säännösten kokoaminen alusjätelakiin ja -asetukseen*

Meriliikenteessä käytettävän polttoaineiden rikkipitoisuutta koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/33/EY säännökset direktiivin 199/32/EY muuttamisesta on jo pantu Suomessa täytäntöön 3 päivänä elokuuta 2006 hyväksytyillä muutoksilla, nämä ovat valtioneuvoston asetus aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta (688/2006) ja Valtioneuvoston asetus raskaan polttoöljyn, kevyen polttoöljyn ja meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta (689/2006). Nyt ehdotetaan, että kyseisten valtioneuvoston asetusten sisältämät laivapolttoaineiden rikkipitoisuutta koskevat säännökset siirrettäisiin kokonaan uuteen alusjätelakiin ja -asetukseen. Säännöksillä pyritään rajoittamaan aluksista ilmaan kohdistuvia rikin oksidipäästöjä. Rikkipitoisuutta koskevat säännökset koskevat polttoaineiden rikkipitoisuusrajoja, polttoaineen rikkipitoisuuden seurantaan sekä päästöjen vähentämisteknologian koekäyttöä ja rikkipitoisuuden määrittämismenetelmiä. Säännöksissä määritellään 0,1 painoprosentin yläraja markkinoille luovutettavien, meriliikenteessä käytettävien kaasuöljyjen ja satamissa laiturissa olevissa aluksissa käytettävän polttoaineen rikkipitoisuudelle. Polttoaineen vaihdosta on tehtävä merkintä laivapäiväkirjaan. Säädettyä 0,1 prosentin rikkipitoisuusrajaa ei kuitenkaan sovelleta alukseen, joka viipyy satamassa julkaistun aikataulun mukaisesti alle kaksi tuntia tai joka käyttää maasähköä laiturissa ollessaan. Laiturissa olevia aluksia koskeva rikkipitoisuusrajoitus tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2010.

#### *Aluksen suojaamiseen käytettäviä haitallisia kiinnittymisenestoaineita koskevan sääntelyn sisällyttäminen lakiin*

Alusjätelakiin ehdotetaan sisällytettäväksi alusten haitallisia kiinnittymisenestoaineita koskevan vuoden 2001 yleissopimuksen lain tasoiset säännökset. Alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle kuuluisi säännösten valvonta aluksilla

*Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen valvontatoimivallan täsmentäminen*

Merenkulkulaitoksessa toimivan alusturvallisuuden valvontaviranomaisen valvontatehtäviä ehdotetaan täsmennettäväksi siten, että ilmaan kohdistuvia päästöjä, haitallisia kiinnittymisenestoaineita sekä sisävesialuetta koskeva päästövalvonta kuuluisi alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle.

*Alusjätelain perusteella suoritettavat alusten katsastukset ja myönnettävät todistuskirjat*

Alusjätelakiin ehdotetaan sisällytettäväksi säännös alusturvallisuuden valvontaviranomaisen oikeudesta suorittaa lain mukaiset katsastukset ja myöntää asiaan kuuluvat todistuskirjat Marpol 73/78 –yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Suomea sitovien muiden aluksista aiheutuvien ympäristönsuojelun kansainvälisten velvoitteiden ja Euroopan yhteisön säädösten mukaisesti. Lisäksi ehdotetaan, että alusjätelakiin sisällytetään valtuus antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä aluksiin kohdistuvista katsastuksista. Nämä säännökset ovat tällä hetkellä erityisesti alusten katsastuksesta annetun asetuksen (1123/1999) 3 – 5 luvuissa. Katsastuksia koskevia säännöksiä ollaan parhaillaan tarkistamassa alusturvallisuuslainsäädännön kokonaisuudistuksen yhteydessä.

Alusjätelain mukaisissa katsastuksissa alusturvallisuuden valvontaviranomaisen virkamiesten suorittamien katsastusten lisäksi tarvitaan Merenkulkulaitoksen valtuuttamien katsastajia, esimerkiksi säiliöalusten katsastamiseksi yöaikaan lyhyen satamassa viipymisajan kuluessa. Tätä varten alusjätelakiin ehdotetaan sisällytettäväksi valtuutettujen tarkastajien toimintaa koskevat tarpeelliset säännökset.

*Alusjätelain rangaistussäännöksen tarkentaminen ja rikosoikeudelliset viittaussäännökset*

Alusjätelain alusjäterikkomusta koskeva rangaistussäännös ehdotetaan tarkennettavaksi paremmin rikosoikeudellista laillisuusperiaatetta vastaavaksi. Tämän mukaisesti säännöksessä ehdotetaan yksilöitäväksi rangaistavat teot täsmällisesti lain tasolla. Säännöksessä viitataan myös rikoslain 48 luvun 1 – 4 §:ään, joissa säädetään ankarammin rangaistavista ympäristöä vastaan tehdyistä teoista. Lisäksi rikoslaissa ja tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetussa laissa olevat viittaukset muutettaisiin viittauksiksi ehdotettuun alusjätelakiin.

*Alusjätelain mukaisten tuomioistuinasioden keskittäminen merioikeuksiin*

Alusjätelain mukaiset tuomioistuinasiat keskitetään aiemmasta poiketen merilain 21 luvun 1 §:ssä tarkoitettuihin merioikeuksiin, joita ovat Ahvenanmaan, Turun, Vaasan, Savonlinnan, Helsingin, Raaseporin, Kotkan ja Oulun kärjäoikeudet. Tuomioistuinasioden keskittämisen tarkoituksena on alusjätelain

mukaisten tuomioistuinasioiden käsittely riittävän erityisasiantuntemuksen omaavissa tuomioistuimissa.

*Muissa laeissa olevat viittaukset voimassa olevaan alusjätelakiin muutetaan*

Muissa laeissa nykyistä alusjätelakia koskevat viittaukset ehdotetaan muutettavaksi viittauksiksi joko alusjätelakiin, öljyvahinkojen torjuntalakiin tai molempiin niistä.

*Öljyvahinkojen torjuntalaki*

Ehdotetussa öljyvahinkojen torjuntalaissa säädettäisiin nykyistä täsmällisemmin lain tavoitteista ja sen soveltamisesta. Maaöljyvahinkoihin ja aluksista aiheutuviin öljy- ja kemikaalivahinkoihin olisi varauduttava asianmukaisesti, torjuntatoimet olisi toteutettava nopeasti ja tehokkaasti ja vahinkojen seuraukset olisi korjattava.

Torjuntaviranomaiset määriteltäisiin nykyistä täsmällisemmin samoin kuin muiden valtion viranomaisten ja kunnan asema torjuntaviranomaisena. Laissa säädettäisiin samoin valmiussuunnitelmista eli alueen pelastustoimen öljyntorjuntasuunnitelmasta sekä alueellisesta yhteistoimintasuunnitelmasta.

Laissa säädettäisiin nykyistä täsmällisemmin öljyvarastojen ja satamien velvollisuuksista vaatia torjuntasuunnitelma ja ylläpitää tiettyä rajoitettua torjuntavalmiutta. Näistä velvollisuuksista säädetään nykyisin pääosin öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta annetussa asetuksessa.

Laissa säädettäisiin nykyisten lakien tapaan torjuntatyöstä, torjuntaviranomaisten tehtävistä, toimivaltuuksista ja yhteistyöstä. Lisäksi laissa säädettäisiin torjuntatöiden lopettamisesta.

Laissa säädettäisiin nykyisiä lakeja huomattavasti täsmällisemmin viranomaisten tietojensaantioikeudesta toisilta viranomaisilta ja yksityisiltä sekä viranomaisten vaihtolovelvollisuudesta.

Nykyisestä poiketen laissa säädettäisiin torjuntakustannusten maksamisesta, korvauksista torjuntaan osallistuneille sekä torjuntatoimessa tapahtuneen tapaturman korvaamisesta. Nämä säädökset eivät vaikuta torjunnasta vastaavan viranomaisen oikeuteen saada kustannuksiin korvaus vahingosta vastuulliselta tai öljysuojarahastolta.

*Uudistettujen Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen ja II liitteen keskeinen sisältö*

Uudistetun Marpol 73/78 –yleissopimuksen I ja II liitteen osalta viitataan aiemmin yleisperustelujen kohdassa 2.2.1 selostettuun.

*Muiden esitykseen liittyvien lakien muutokset*

Ympäristönsuojelulaissa, Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetussa laissa, jätelaissa alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa, rikoslaissa ja tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa olevat viittaukset muutettaisiin vastaaviksi viittauksiksi ehdotettuun alusjätelakiin.

Öljysuojarahastosta annetussa laissa, pelastuslaissa ja puolustusvoimista annetussa laissa olevat viittaukset muutettaisiin vastaaviksi viittauksiksi ehdotettuun öljyvahinkojen torjuntalakiin. Meripelastuslaissa oleva viittaus vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lainsäädäntöön muutettaisiin viittaukseksi öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta annettuun lainsäädäntöön.

Merensuojelulaissa olevat viittaukset muutettaisiin vastaaviksi viittauksiksi ehdotettuihin alusjätelakiin ja öljyvahinkojen torjuntalakiin. Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa olevat viittaukset muutettaisiin vastaaviksi viittauksiksi ehdotettuun alusjätelakiin ja öljyvahinkojen sekä aluskemikaalivahinkojen torjuntaa koskevien toimenpiteiden osalta viittaukseksi ehdotettuun öljyvahinkojen torjuntalakiin.

Edellä kuvattujen viittausten lisäksi ehdotetaan seuraavia viittaustekniikkaa laajempia asiasisältöön vaikuttavia muutoksia seuraaviin lakeihin:

Öljysuojarahastosta annetussa laissa viittaus torjuntatoimenpiteisiin muutettaisiin viittaukseksi öljyvahinkojen torjuntalaissa tarkoitettuihin öljyntorjuntatoimenpiteisiin, koska öljysuojarahastolaki ei koske aluskemikaalivahinkoja.

Ympäristönsuojelulain ja alusjätelain soveltamisalojen suhdetta ehdotetaan täsmennettäväksi siten, että ympäristönsuojelulakia ei ehdotuksen mukaan sovellettaisi toimintaan, josta säädetään alusjätelaissa, ellei alusjätelaissa toisin säädetä. Alusjätelain nojalla pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetuista kelluvista alustoista peräisin olevan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen sovellettaisiin kuitenkin ympäristönsuojelulakia ja jätelakia, jotta vakituisesti samalla paikalla asuntona, ravintolana, työskentelyyn tai niihin verrattaviin toimintoihin käytettävät alukset voitaisiin kaikilta osin rinnastaa ympäristönsuojelussa ja jätehuollossa vastaaviin tarkoituksiin rannalla käytettyihin rakennuksiin.

Sataman alusjätedirektiivin perusteella tapahtuva jätehuoltosuunnittelua pyritään saamaan nopeammaksi ja joustavammaksi erottamalla se sataman ympäristölupamenettelystä. Satamaa koskevassa ympäristöluvassa ei enää annettaisi tarpeellisia määräyksiä sataman jätehuoltosuunnitelmasta, eikä sataman ympäristölupa enää milteään osalta ohjaisi sataman jätehuoltosuunnitelman laatimista. Sataman ympäristöluvassa voitaisiin kuitenkin antaa määräyksiä sataman jätehuollosta, jos se olisi tarpeen ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi tai jätehuollon järjestämiseksi. Sataman jätehuoltosuunnitelman painopiste olisi aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanoton järjestämisessä, mutta sataman ympäristölupa kattaisi myös sataman muun jätehuollon.

Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain 6 luvun otsikossa käytetty ilmaus ”vesien pilaantumisen ehkäiseminen” muutettaisiin ilmaukseksi ”ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen”, koska tämä ilmaus vastaa alusjätelaissa käytettyä ilmausta.

Alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa käytetty ilmaus ”vesien pilaantumisen ehkäiseminen” muutettaisiin ilmaukseksi ”ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen”, koska tämä ilmaus vastaa alusjätelaissa käytettyä ilmausta.

Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa aiemmin käytetty ilmaus ”öljyvahinkojen torjunta” muutettaisiin ilmaukseksi ”öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunta”, koska öljyvahinkojen torjuntalaissa säädettäisiin myös aluskemikaalivahinkojen torjunnasta.

Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa käytetty ilmaus ”vesien pilaantumisen ehkäiseminen” muutettaisiin ilmaukseksi ”ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen”, tämä ilmaus vastaa alusjätelaissa käytettyä ilmausta.

Pelastuslaissa ehdotetaan Suomen ympäristökeskus ja alueelliset ympäristökeskukset lisättäväksi niiden viranomaisten luetteloon, joilla olisi oikeus öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjumiseksi ja siihen varautumiseksi saada tietoja pelastusviranomaisten toimenpiderekisteristä ja pelastuslaissa oleva viittaus aiempaan ilmailulakiin (281/1995) viittaukseksi voimassa olevaan ilmailulakiin (1242/2005).

#### **4. Esityksen vaikutukset**

Pääosa alusjätelain ja öljyntorjuntalain sisältämistä ratkaisuksista niin asiasisällön kuin hallinnollisen organisaation ja vastuiden jakaantumisen osalta perustuu nykyiseen alusjätelakiin. Näiden ratkaisujen vaikutukset on esitetty jo aiempia lainmuutoksia koskevissa hallituksen esityksissä.

##### **4.1 Taloudelliset vaikutukset**

*Ehdotettujen alusjätelain muutosten vaikutukset:*

Marpol 73/78 –yleissopimuksen uudistetun I liitteen mukaan aluksen omistajille ja aluksen päälliköille säädettäisiin uusina velvollisuuksina rakenteeltaan ja sisällöltään muuttuneet öljyluettelo, kansainvälinen öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskeva todistuskirja eli IOPP-todistuskirja ja sen liitteet sekä öljypäiväkirja. Näillä velvoitteilla ei ole merkittäviä uusia taloudellisia vaikutuksia, koska vastaavat velvoitteet ovat jo aikaisemmin olleet olemassa eri sisältöisinä.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen uudistettu II liitteen mukaan säädettäisiin kemikaalisäiliöaluksen ja NLS-säiliöaluksen omistajille ja aluksen päälliköille uusia velvollisuuksia uudenlaisen luokittelun soveltamisesta aineiden kuljetuk-

seen. Tämä merkitsee käytännössä koulutusvelvoitteita ja uudenlaista haitalliseksi otaksuttujen aineiden testaamista, jolla on taloudellisiakin vaikutuksia. Sen sijaan uudistetuilla säännöksillä lastipäiväkirjamallista, kansainvälisen irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan todistuskirjan kaavasta, menettelytapaohjekirjan mallista, määräyksistä lastisäiliöiden, pumppujen ja niiden putkistojen jätemäärien arvioinnista, jotta pumppausjärjestelmien tehokkuutta voidaan testata, esipesumenetelmiä koskevasta määräyksistä ja määräyksistä eräiden haihtuvien lastijätteen poistamisesta tuulettamalla ei ole mainittavia taloudellisia vaikutuksia, koska vastaavan kaltaisia velvoitteita on nyt olemassa.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen uudistetuista I ja II liitteistä koituu jonkin verran kustannuksia erityisesti haitallisten nestemäisten aineiden luokituksen muuttumisen takia, mutta vastaavat kustannukset aiheutuvat myös muiden maiden lippujen alla purjehtiville aluksille, joten muutosten ei arvioida heikentävän varustamojen kilpailukykyä.

#### *Huviveneissä syntyvien jätteen vastaanotto ja jätehuolto*

Huviveneissä syntyvien jätteen vastaanottoa koskevat velvoitteet ovat olleet jo pitkään voimassa, lukuun ottamatta käymäläjätevesiä, joiden päästökäytön tuleminen voimaan kokonaisuudessaan vuonna 2005 merkitsi vastaanottopaikkojen tarpeen merkittävää kasvua. Huviveneiden jätteen vastaanotto onkin ollut pääosin kunnossa lukuun ottamatta edellä mainittuja käymäläjätevesiä ja osaksi myös ongelmajätteen vastaanottoa. Ongelmajätteen vastaanoton kohentaminen, erityisesti syys- ja kevätkunnostuksen aikana syntyvien ongelmajätteen vastaanotto, lienee kohtuullisin kustannuksin järjestettävissä. Käymäläjätevesien vastaanoton ja käsittelyn sekä mahdollisen kuljetuksen järjestäminen maksaa varsin paljon. Yhden imutyhjennyslaitteen hankinta ja asennus voi maksaa jopa 20 000 €. Maassamme ei ole tehty arviota asianmukaisen vastaanottoverkon aikaansaamisen kokonaiskustannuksista. Ympäristöministeriön asettamassa septiasian yhteistyöryhmässä on kuitenkin arvioitu, että matka- ja retkiveneilyn käyttöön tarvittaisiin nykyisten noin 200 imutyhjennyslaitteen lisäksi noin 150 uutta laitetta. Imutyhjennysasemia puuttuu paljon myös kotisatamista, mutta määrää ei ole arvioitu. Imutyhjennyslaitteiden hankintaa on viime vuosina valtion toimesta tuettu, mutta tarkoitus on, että niissä satamissa, joissa peritään maksuja, sataman käyttäjät maksaisivat aiheuttamisperiaatteen mukaisesti laitteiden hankinnan, huollon ja käytön kustannukset. Valtion tuki kohdistettaisiin niihin kohteisiin, joissa maksua ei peritä ja käyttäjät olisivat paljolti venematkailijoita, ja muita pitkän matkan veneilijöitä.

Selkeyden vuoksi talvitelakointipaikat mainittaisiin erikseen. Telakoinnin yhteydessä veneestä poistetaan usein paljon jätettä ja jätettä syntyy myös syys- ja keväthuollon yhteydessä. Tällaisten jätteen on katsottava olevan veneen tavanomaisessa toiminnassa syntyviä.

### *Rikkidirektiivi*

Alusten polttoaineen rikkipitoisuutta koskevat määräykset ovat tulleet pääosin sovellettaviksi Marpol 73/78-yleissopimuksen VI liitteen voimaantulon myötä Itämeren valvonta-alueella jo 19 päivänä toukokuuta 2005. Rikkidirektiivi on jo aiemmin implementoitu Suomessa, joten ehdotetuilla säännöksillä ai aiheuteta alusten omistajille uusia kustannuksia. Rikkidirektiivin mukaisista rajoituksista Euroopan yhteisön satamissa laiturissa olevia aluksia koskevat rajoitukset tulevat voimaan ehdotetun alusjätelain 13 luvun 13 §:n 2 momentin siirtymäsäännöksen mukaan 1 päivänä tammikuuta 2010. Itämeren tullessa rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi arveltiin, että suomalaisille rahtialusliikenteelle aiheutuisi jonkin verran kustannuksia niiden liikennöidessä Itämerellä ja Pohjanmerellä. Määräykset kuitenkin koskevat kaikkia mainituilla alueilla liikennöiviä aluksia samalla tavalla. Suomessa ei ole tehty selvitystä alusten rikin oksidipäästöjen rajoittamisesta aiheutuneista kustannuksista.

### *Alusjätteiden ilmoitusmenettely- ja jättöpakkopoikkeukset*

Ehdotetulla muutoksella, jonka mukaan alukselle myönnetty poikkeus laajenisi koskemaan useita aluksen säännöllisellä reitillä olevia satamia Suomen rannikolla, olisi suotuisia vaikutuksia varustamojen ja alusten kannalta sekä jätteenkeräys- ja käsittelyjärjestelmien tehokkaan käytön kannalta, koska varustamot voisivat entistä kattavammin sopia jätteenkeräyksen siirtämisestä sopimuksella jätehuoltoyhtiölle kaikkialla Suomessa. Muutoksella olisi kuitenkin satamien jätehuollon suunnittelua ja hinnoittelua vaikeuttavia vaikutuksia, koska aiempaa suurempi osa sataman järjestämästä jätehuollosta kohdistuisi satunnaisesti satamassa käyviin aluksiin.

Nykyisessä alusjäteasetuksessa oleva säännös laajasta, kohtuussyihin perustuvasta Merenkulkulaitoksen poikkeamismahdollisuudesta sen sijaan poistuisi. Ehdotetussa alusjätelaissa poikkeamisvaltuudet perustuisivat kansainvälisiin konventioihin ja Euroopan yhteisön säädöksiin.

### *Haitalliset kiinnittymisenestoaineet*

Haitallisia kiinnittymisenestoaineita koskevien säännösten taloudelliset vaikutukset liittyvät AFS -yleissopimuksen voimaan saattamiseen Suomessa, vaikutukset eivät liity ehdotettuun alusjätelakiin.

### *Kansainvälisten velvoitteiden soveltaminen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä*

Koska pääosa Saimaan tavaraliikenteestä on kansainvälistä liikennettä ja samoin pääosa merenrannikon lastialuksilla ja harvoilla säiliöaluksilla tapahtuvasta kotimaanliikenteestä tapahtuu aluksilla, jotka on katsastettu kansainvälisten vaatimusten mukaisesti kansainväliseen liikenteeseen joko Itämeren liikennealueelle, lähiliikennealueelle tai Euroopan liikennealueelle, niin kotimaanliikenteessä ja sisävesialueella käytettävät alukset jo pääosin täyttävät kansainvä-



listen velvoitteiden asettamat vaatimukset, eikä lisäkustannuksia aiheudu. Pääosa sisävesiliikenteestä on huviveneliikennettä ja kotimaanliikennettä.

*Ehdotetun öljyvahinkojen torjuntalain taloudelliset vaikutukset:*

Öljyvahinkojen torjuntalakiin sisältyvät muutokset ovat valtaosin lainsäädäntö-tekniisiä eikä niistä aiheudu uusia taloudellisia vaikutuksia valtiolle, kunnille tai yksityisille.

## **4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan**

*Ehdotetut keskeiset muutokset nykyiseen alusjätelakiin verrattuna*

Sisävesialueiden osalta valvontaa täsmennettäisiin ja alusturvallisuuden valvontaviranomainen sekä poliisi nimettäisiin valvontaviranomaisiksi.

Asunto-, työ- ja ravintolakäyttöön tarkoitettujen kiinteällä yhteydellä rantaan varustettujen alusten ympäristönsuojelu- ja jätehuolto kysymykset siirtyisivät sekä lupien että valvonnan osalta kaikilta osin kunnille.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen myöntäisi poikkeuksia alusjätteen jättöpakosta ja ilmoitusvelvollisuudesta aluksille useampaan suomalaiseen satamaan, satamat saisivat poikkeuksista alusturvallisuuden valvontaviranomaiselta tiedon ja satamien tehtävät alusjätehuollossa vähenisivät kun taas jätehuoltoryitysten tehtävät samalla lisääntyisivät.

Kiinnittymisenestoaineiden valvonta aluksilla tulisi alusturvallisuusvalvontaviranomaisen tehtäväksi.

Alusjätelain mukaisiin päätöksiin sovellettaisiin laajalti oikaisumenettelyä hallintolainkäyttölain mukaisen muutoksenhaun esiasteena, vastaava menettely on jo aiemmin otettu käyttöön muun muassa ajoneuvokatsastuksessa. Muutoksenhakua keskitettäisiin useiden käräjäoikeuksien sijasta muutamaan merioikeuteen.

Ehdotetusta öljyvahinkojen torjuntalaista ei aiheutuisi organisatorisia muutoksia valtion tai kuntien viranomaisille.

*Ehdotetun alusjätelain vaikutukset:*

*Alusjätelain soveltaminen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä*

Merenkululaitoksessa toimiva alusturvallisuuden valvontaviranomainen valvoo ennestään aluksia Suomen vesialueella, joten velvollisuus ei aiheuta sille lisää tehtäviä. Kansainvälisten vaatimusten edellyttäminen lähtökohtaisesti myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä merenkulun ympäristönsuojelussa on omiaan selkeyttämään valvontakäytäntöjä ja niiden oikeudellisia perusteita.

### *Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetut kelluvat alustat*

Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustettujen kelluvien alustojen jätevesiin sovellettaisiin ympäristönsuojelulakia, mikä merkitsee kunnan rakennusvalvonta- ja ympäristöviranomaisten toimivallan selkeytymistä ja mahdollisuutta vaikuttaa ympäristönsuojeluun niiden osalta rannalla olevien rakennusten tapaan.

### *Alusjätteiden ilmoitusmenettely- ja jättöpakkopoikkeukset*

Ehdotus, jonka mukaan alukselle myönnetty poikkeus laajenisi koskemaan useita aluksen säännöllisellä reitillä olevia satamia Suomen rannikolla, ei juuri lisäisi niiden alusten määrää, joille poikkeus myönnetään, mutta lisäisi niiden satamien määrää, johon poikkeus myönnetään. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen tehtävät eivät olennaisesti muuttuisi.

### *Valvonta*

Merenkulkulaitoksessa toimivalle alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle tulee lisää tehtäviä myös kiinnittymisenestoaineiden valvonnassa, joten kaiken kaikkiaan Merenkulkulaitoksen tehtävät lisääntyvät lainmuutoksen myötä. Merenkulkulaitoksella on tähän asti ollut hyvin vähän voimavaroja huviveneiden ympäristönsuojelua koskeviin kysymyksiin. Valvontaviranomaisten toimivallanjakoa selkeytetään ja valvonnasta säädetäisiin myös sisävesialueella.

### *Muutoksenhaku*

Muutoksenhaun keskittäminen merioikeuksiin on omiaan luomaan mahdollisuuksia joillekin tuomioistuimille keskittyä merenkulun oikeudellisiin kysymyksiin. Tämän voi arvioida ajan mittaan parantavan juttujen ratkaisussa käytettävää asiantuntemusta ja siten myös nopeuttavan juttujen käsittelyä. Merenkulun ympäristönsuojelua koskevien juttujen määrä hallinto-oikeuksissa ja käräjäoikeuksissa on ollut viime vuosina lukumäärältään vähäinen, joten muutos ei merkitse mainittavaa tuomioistuinlaitoksen henkilöstöresurssien muutostarvetta. Katsastus-, tarkastus- ja todistuskirjavelvoitteita koskeva oikaisuvaatimusmenettely muutoksenhaun esiasteena vaikuttaisi osaltaan tuomioistuinten jutturuuhkia vähentävästi.

### *Ehdotetun öljyvahinkojen torjuntalain vaikutukset:*

Öljyvahinkojen torjuntalakiin sisältyvät muutokset ovat valtaosin lainsäädäntö-tekniisiä eikä niistä aiheudu valtion tai kuntien viranomaisia koskevia organisatorisia vaikutuksia.

### *Vaikutukset eri viranomaisten toimintaan*

Koska alusjätelakiin ei sisälly sellaisia uusia velvoitteita, joita ei jo nykyisen lain ja sen perusteena olevien kansainvälisten velvoitteiden osalta olisi olemassa, valvontaviranomaisten tehtävät eivät olennaisesti lisääntyisi aiemmasta.

Tehtävien täsmentymisen johdosta alusturvallisuuden valvontaviranomaisen valvontatehtävät ja Suomen ympäristökeskuksen polttoaineita ja alusjätedirektiiviä koskevat raportointitehtävät lisääntyisivät, mutta vastaavasti ympäristöministeriön tehtävät vähentyisivät. Alueellisilla ympäristökeskuksilla on aiemminkin ollut alusjätedirektiiviin perustuvat satamien jätehuoltojärjestelyjä koskevat tehtävät, mutta pienten venesatamien jätehuoltojärjestelyselvitysten vastaanottamisen osalta tehtävät lisääntyvät runsaasti, velvollisuus ajankohtaisuuteen kuitenkin ainoastaan kolmen vuoden välein.

### 4.3 Ympäristövaikutukset

#### *Ehdotetun alusjätelain vaikutukset:*

Ehdotettuun alusjätelakiin ei sisälly merkittäviä uusia velvoitteita, vaan lakiin kirjatut velvoitteet perustuvat voimassa oleviin jo nykyisen lainsäädännön ja Euroopan yhteisön säädösten mukaan Suomea sitoviin velvoitteisiin. Tästä syystä ehdotetun uuden alusjätelain ympäristövaikutuksia ei arvioida tässä esitettyä tarkemmin.

#### *Alusjätelain soveltaminen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä*

Alusjätelain soveltaminen sekä sisävesialueella että kotimaanliikenteessä on omiaan tehostamaan ja yhtenäistämään alusten valvontaa Suomen vesialueella. Sisävesialueella ja Suomen aluevesillä on lisäksi voimassa tiukempia kansallisia erityissääntöjä kuten kiello kuljettaa raskasta polttoöljyä, niin lain täsmen-  
tämällä on suotuisat vaikutukset tämän luonnonarvoiltaan merkittävän ja vaikeakulkuisen alueen ympäristöön.

#### *Marpol 73/78 –yleissopimuksen uudistetut I ja II liitteet*

Marpol 73/78 –yleissopimuksen uudistetuilla I ja II liitteillä arvioidaan olevan suotuisat vaikutukset merenkulun ympäristönsuojelun tasoon myös Suomessa. Vaikka Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä on uusittu haitallisten nestemäisten aineiden luokittelu, niin uusittuihin I tai II liitteeseen ei sisälly aluksia koskevia uusia toiminnallisia velvoitteita.

#### *Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustettuja kelluvia alustoja ja huviveneiden käymäläjätevesien vastaanottoa koskevat uudistukset*

Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustettuja kelluvia alustoja ja huviveneiden käymäläjätevesien vastaanottoa koskevat uudistukset mahdollistavat vesistöjä pilaavien jätevesien aiempaa tehokkaamman keräämisen ja käsittelyn ja niiden vaikutukset ovat ympäristön kannalta suotuisat. Tämä edellyttää, että järjestelmästä saadaan mitoitukseltaan ja sijainniltaan toimiva.

#### *Ehdotetun öljyvahinkojen torjuntalain vaikutukset:*

Ehdotetulla uudella öljyvahinkojen torjuntalailla ei ole välittömiä ympäristövaikutuksia. Välillisesti selkeä lainsäädäntö ja vastuunjako ja selkeät tehtävät ja

toimivaltuudet parantavat edellytyksiä nopeaan ja tehokkaaseen öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan.

#### **4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset**

*Ehdotetun alusjätelain vaikutukset:*

Nykyaikaisella kansainväliset velvoitteet ja valtiosääntöoikeudelliset vaatimukset täyttävällä alusjätelainsäädännöllä ja öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaa koskevalla lainsäädännöllä selkeytetään eri tahojen tehtävät ja toimintavaltaudet, parannetaan kaikkien mahdollisuutta ottaa selvää oikeuksien ja velvollisuuksien sisällöstä ja tehdään helpommaksi kansainvälisten sopimusten muutosten seuraaminen ja niiden kansallinen täytäntöönpano Suomessa jatkossa.

Käymäläjätevesien keräämistä ja käsittelyä koskevilla uudistuksilla osaltaan mahdollistetaan nykyaikaisten vaatimusten mukainen pitkien matkojen huvi-veneily ja erikoistarkoituksiin kuten esimerkiksi asumiseen, ravintolana ja saunana käytettävien veneiden käyttö ympäristölle suotuisalla tavalla.

*Ehdotetun öljyvahinkojen torjuntalain vaikutukset:*

Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestäminen asianmukaisella tavalla on osa yhteiskunnan riskienhallintaa, jolla pyritään rajoittamaan muiden yhteiskunnan kannalta tarpeellisten toimintojen aiheuttamat mahdolliset haitat hyväksyttävälle tasolle. Torjunnan onnistuminen liittyy aluksilla tapahtuvien öljy- ja kemikaalikuljetusten yleiseen hyväksyttävyyteen yhteiskunnassa.

### **5. Asian valmistelu**

#### **5.1 Valmisteluvaiheet ja aineisto**

Esitys on laadittu liikenne- ja viestintäministeriön 1 päivänä heinäkuuta 2004 asettamassa alusjätelakitoimikunnassa. Toimikunnan toimikautta on sittemmin jatkettu niin, että toimikausi päättyy 29 päivänä helmikuuta 2008. Alusjätelakitoimikunnan puheenjohtajana on toiminut sekä liikenne- ja viestintäministeriön että ympäristöministeriön edustaja. Toimikunnassa ovat olleet edustettuina eri hallinnonalojen edustajat liikenne- ja viestintäministeriöstä, ympäristöministeriöstä, ulkoasiainministeriöstä, sisäasiainministeriön rajavartiolaitoksen esikunnasta, Merenkululaitoksesta ja Suomen ympäristökeskuksesta. Edustettuina ovat myös olleet Ahvenanmaan maakunnanhallitus, Suomen Kuntaliitto, Suomen Satamaliitto, Suomen Varustamoyhdistys, Rahtialusyhdistys, Ålands Redarförening sekä Suomen WWF. Myös jaostojen työskentelyssä alan keskeiset toimijatahot ovat olleet edustettuina.

Lisäksi kuultavina ovat olleet Uudenmaan ympäristökeskuksen ja Länsi-Suomen ympäristölupaviraston edustaja sekä veneilyjärjestöjen edustajat. Li-

kenne- ja viestintäministeriön hallinnonala on pääosin vastannut alusten tavanomaista toimintaa koskevien säännösten valmistelutyöstä. Työ on toteutettu toimikunnan alaisessa alusjätejaostossa. Työmarkkinajärjestöjen ja eri intressiryhmien kuuleminen suoritettiin alusjätelakitöimikunnassa syksyllä 2006.

Ympäristöministeriön hallinnonala on puolestaan pääosin vastannut öljyn ja muiden haitallisten aineiden torjuntaa koskevien säännösten valmistelusta. Öljyvahinkojen torjuntalakia on valmisteltu toimikunnan alaisessa torjuntajaostossa. Torjuntajaosto on järjestänyt kuulemistilaisuuden syksyllä 2006 alusten ja sen lastin pelastamista koskevasta säädöksestä. Valmistelutyön kuluessa on kirjallisesti kuultu alueellisten pelastuslaitosten asiantuntijoita.

Alusjätelakitöimikunta luovutti ehdotuksensa hallituksen esitykseksi liikenne- ja viestintäministeriölle 29 päivänä helmikuuta 2008.

## **5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen**

Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti alusjätelakitöimikunnan ehdotuksesta laajan lausuntokierroksen keväällä 2008.

Lausuntoja saatiin yhteensä nn kappaletta. Niissä esitettiin, että...

## **6. Riippuvuus muista esityksistä**

Esitys ei keskeisiltä osiltaan ole riippuvainen muista esityksistä.

Esitys kuitenkin liittyy alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta Lontoossa 5 päivänä lokakuuta 2001 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (AFS-yleissopimus) kansalliseen voimaansaattamiseen Suomessa. Tätä koskeva hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnan käsiteltäväksi keväällä 2008.

Aluksen katsastusta, miehitystä ja pätevyysä koskeva lainsäädäntö varmistaa osaltaan sen, että alukset täyttävät merenkulun ympäristönsuojelua koskevat velvoitteet. Suomessa alusten miehitysvaatimukset sisältyvät tällä hetkellä merilain (674/1994) nojalla annettuun asetukseen aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta (1256/1997). Tämän asetuksen säännösten siirtäminen lain tasoisiksi on valmisteltavana liikenne- ja viestintäministeriön asettamassa alusturvallisuustyöryhmässä, jonka on määrä saada hallituksen esitysehdotus valmiiksi vuoden 2008 aikana. Alusten katsastusta koskevat säännökset on tarkoitus myöhemmin siirtää alusturvallisuuslainsäädännön kokonaisuudistuksen yhteydessä laadittavaan alusten katsastuksia koskevaan uuteen lainsäädäntöön.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### Laki 1

### Alusjätelaki

### 1 luku

### Yleiset säännökset

#### 1 luvun 1 §. *Lain tarkoitus.*

Lain tarkoitusta koskevaa pykälää ei nykyisessä alusjätelaissa ole, vaikka nykyisen ja ehdotetun uuden alusjätelain tarkoitusperät ovatkin samansisältöiset.

Ehdotetun lain 1 §:n 1 momentissa säädettäisiin lain tarkoituksesta. Pykälässä säädettäisiin, että alusjätelain tarkoituksena on ehkäistä ympäristön pilaantumista. Keinoina ovat erilaiset kiellot ja rajoitukset, jotka kohdistuvat haitallisten aineiden päästämiseen veteen tai ilmaan. Keinona on myös jätteiden vastaanoton järjestäminen satamassa. Vastaavaa yleissääntöä ei ole nykyisessä alusjätelaissa.

Alusjätelaki koskisi ainoastaan alusten tavanomaista toimintaa. Jos aluksen tavanomaisessa toiminnassa aiheutuu häiriötila kuten esimerkiksi merionnettomuus, josta aiheutuu päästöjä, onnettomuuden haittavaikutusten torjuntaan sovelletaan öljyntorjuntalain säännöksiä. Keskeisimmät keinot alusten tavanomaiseen toimintaan liittyvien päästöjen aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi ovat erilaiset päästökiellot ja päästörajoitukset, alusten rakennetta koskevat vaatimukset, alusten moottoreita ja polttoaineita koskevat vaatimukset, erilaiset ilmoitusvelvollisuudet, sertifioinnit ja seurantavelvoitteet sekä velvoitteet, jotka koskevat haitallisten aineiden jättämistä jätteinä satamiin sekä näihin liittyvät taloudelliset kannusteet. Nykyinen alusjätelaki sisältää jo pääosin mainitut velvoitteet.

Alusten tavanomaisella toiminnalla tarkoitetaan sitä, että alusta käytetään sille suunniteltuun tarkoitukseen, joka yleensä on lastin tai matkustajien kuljettaminen merellä tai sisävesialueella eri satamien välillä tai risteilyalusliikenteessä. On myös aluksia, jotka toimivat luonnonvarojen hyödyntämisessä. Alusten tavanomaisessa toiminnassa muodostuu luonnostaan aineita, jotka veteen tai ilmaan päästessään aiheuttaisivat ympäristön pilaantumista, jonka estäminen on tämän lain tarkoituksena. Laki perustuu keskeisiltä osiltaan sille Marpol -73/78 -yleissopimuksen mukaiselle perusajatukselle, että meren luonnontilaa tulee suojella meriliikenteen merkittävimmiltä haittavaikutuksilta. Tyypillisimmillään nämä kielletyt tai rajoitettavat päästöt ovat alusten konehuoneesta ja säiliöistä peräisin olevia erilaisia aineita, keittiöstä, käymälä- ja peseytymistiloista peräisin olevia aineita sekä aluksella syntyvää asumisjätettä, sekä aluksen voimanlähteenä toimivasta moottorista ja jätteenpolttouunista ilmaan meneviä

aineita. Aluksesta menee veteen myös erilaisia aluksen suojaamiseen ja sen kulkuominaisuuksien parantamiseksi käytettyjä aineita.

Aluksesta peräisin olevaa kiellettyä tai rajoitettua ympäristön pilaantumista muodostaa aluksen tavanomaisessa toiminnassa eli aluksella tai sen käytön yhteydessä syntyvän jätteen päästäminen veteen. Tällaista jätettä ovat muun muassa öljy, haitalliset nestemäiset aineet, käymäläjätevedet ja kiinteä jäte. Aluksen tavanomaisessa toiminnassa syntyvää jätettä ovat myös aluksella tai sen käytön yhteydessä syntyvät päästöt ilmaan, kuten typen ja rikin oksidit, otsonikerrosta heikentävät aineet, haihtuvat orgaaniset aineet (VOC) sekä jätteenpoltossa aluksella syntyvät aineet. Lastijätteen päästäminen kuuluu myös päästökiellon piiriin. Lastijätteellä tarkoitetaan aluksen lastitiloissa olevaa lastijäännettä, joka on tarpeen poistaa jätteenä alukselta lastin purkamisen päätyttyä. Tällaisia ovat lastijäämät eli aluksen lastitilassa tai tankeissa olevat jäännökset, jotka jäävät jäljelle purkamisen ja puhdistuksen jälkeen ja joihin kuuluvat myös lastauksen tai purkamisen ylijäämät ja valumat. Aluksen tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumista voi aiheutua myös muusta alusten toiminnasta, kuten esimerkiksi haitallisista kiinnittymisenesto-aineista, mutta nämä aluksen tavanomaiseen toimintaan kuuluvat asiat kuuluvat alusjätelain piiriin sitä mukaa kuin niitä koskevia velvoitteita sisällytetään lakiin yleensä Suomea sitovien kansainvälisten velvollisuuksien täytäntöön panemiseksi. Vakavampi ympäristön pilaantuminen olisi kansainvälisiin velvoitteisiin perustuen kokonaan kielletty, mutta muuta pilaantumista koskisivat erilaiset päästörajoitukset. Ympäristön pilaantumisen vaaraan liittyy aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuus torjunnan järjestämiseksi. Ympäristön pilaantumisen torjunta erilaisissa merionnettomuustilanteissa perustuu muihin lakeihin. Vaikka tässä laissa tarkoitettu ympäristön pilaantuminen voi aiheutua yksittäisestä aluksesta tai alueella liikkuvista useista aluksista, tämän lain mukaiset velvoitteet ovat yleensä kuitenkin aluskohtaisesti velvoittavia.

Ehdotetussa alusjätelaissa säädettäisiin myös alusjätteiden vastaanottolaitteiden järjestämisvaatimuksesta korjaustelakoilla ja huviveneiden talvisäilytyspaikoilla.

Aluksen tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumista ei olisi dumpsaus eli maista peräisin olevan jätteen hävittäminen laskemalla jäte mereen. Myöskään maista peräisin olevan jätteen merikuljetus ei kuulu alusjätelain piiriin. Tämä vastaa nykyistä alusjätelakia. Dumpsaus ja maista peräisin olevan jätteen merikuljetus eivät siten kuulu alusjätelain soveltamisalaan, vaan niitä koskevat muut säädökset. Muun kuin aluksen tavanomaisessa toiminnassa syntyneen jätteen polttaminen ei myöskään ole aluksen tavanomaista toimintaa alusjätelaissa tarkoitettussa merkityksessä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan todettaisiin, että alusjätelailla annetaan aluksista peräisin olevaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevien Marpol 73/78 –yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden ja Euroopan yhteisön säädösten kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Tilanteessa, jossa on olemassa Marpol-sääntelyä ja esimerkiksi Helsingin sopimukseen tai Euroopan yhteisön säädök-

siin perustuvaa sääntelyä, nykyisen alusjätelain periaatteena on ollut soveltaa tiukimmin velvoittavaa sääntelyä. Tätä periaatetta noudatettaisiin myös uudessa alusjätelaissa.

## **1 luvun 2 §. Määritelmät**

### **Kansainväliset velvoitteet**

*1 luvun 2 §:n 1 kohta. Marpol 73/78 –yleissopimus.* Marpol 73/78 -yleissopimuksella tarkoitetaan alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja tähän pöytäkirjaan tehtyjä muutoksia. Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa ja tähän pöytäkirjaan myöhemmin tehtyjä muutoksia koskeva kehitys on tarkemmin kuvattu yleisperustelujen kohdassa 2.2. Merensuojelua koskeva Marpol 73/78 –yleissopimus muodostaa yhdessä ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 annetun yleissopimuksen (SOLAS) kanssa käytännöllisesti katsoen kaikkialla maailmassa sovellettavan kansainvälisten velvoitteiden kattavan perustan, jonka YK:n Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on luonut vuosikymmenten aikana. Kun viitataan Marpol 73/78 –yleissopimukseen, tarkoitetaan myös yleissopimuksen osana olevia liitteitä ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia, jotka ovat 1 artiklan mukaan pöytäkirjan erottamaton osa.

Määritelmä sisältyy nykyisen alusjäteasetuksen 1 §:n 2 kohtaan.

*1 luvun 2 §:n 2 kohta. Helsingin sopimus.* Helsingin sopimuksella tarkoitetaan vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevaa yleissopimusta (SopS 2/2000). Helsingin sopimuksella tarkoitetaan sekä velvoittavaa sopimusta että sen liitteitä ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia. Sopimuksen tavoitteena on Itämeren alueen ekologinen palautuminen ja ekologisen tasapainon säilyttäminen. Helsingin sopimus koskee suurelta osin maalta Itämereen tulevaa kuormitusta, mutta Helsingin sopimuksen 8 artiklan mukaan sopimuspuolet ryhtyvät myös Helsingin sopimuksen IV liitteessä tarkoitettuihin toimenpiteisiin Itämeren alueen suojelemiseksi alusten aiheuttamalta pilaantumiselta. Helsingin sopimuksen 8 artiklan mukaan sopimuspuolet kehittävät yhdenmukaisia vaatimuksia alusten tuottamien jätteiden vastaanottolaitteille. Helsingin sopimuksen 9 artiklan mukaan sopimuspuolet soveltavat yleissopimuksen määräyksiä soveltuvin osin myös huviveneisiin ja ryhtyvät toimenpiteisiin vapaa-ajan veneilyn Itämeren alueen merelliselle ympäristölle aiheuttamien haitallisten vaikutusten vähentämiseksi. Helsingin sopimuksen IV liitteen mukaan sopijapuolet soveltavat Marpol 73/78 –yleissopimuksen liitteiden määräyksiä, ellei käymäläjätevesiä koskevasta 5 säännöstä muuta johdu. Helsingin sopimuksella säädetään siten nykyisin erityisesti alusten käymäläjätevesiä ja huviveneitä koskevista velvollisuuksista. Helsingin sopimuksen perusteella annetaan myös HELCOM:n suosituksia, jotka eivät ole osa sopimusta. HELCOM:n suositukset on mahdollista sisällyttää kansalliseen lain-



säädäntöön. Suomi onkin pyrkinyt saattamaan Suomessa kansallisesti voimaan myös HELCOM:n suosituksia.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 3 kohta. SOLAS-yleissopimus.* SOLAS –yleissopimuksella tarkoitetaan ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 annettua kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia. SOLAS- yleissopimus muodostaa Marpol 73/78 –yleissopimuksen kanssa keskeisen osan käytännöllisesti katsoen kaikkialla maailmassa sovellettavista kansainvälisistä velvoitteista, jotka YK:n Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on luonut vuosikymmenten aikana. SOLAS –yleissopimuksessa määrätään aluksen teknisistä turvallisuusvaatimuksista.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 4 kohta. Suomea sitovat muut kansainväliset velvoitteet.* Suomea sitovilla muilla kansainvälisillä velvoitteilla tarkoitetaan ehdotetussa laissa kaikkia niitä kansainvälisiä sopimuksia ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia, joita sovelletaan tässä laissa tarkoitettuun alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen ja jotka ovat tulleet Suomea velvoittaviksi sitä kautta, että Suomi on ne hyväksynyt ja saattanut ne asianmukaista menettelyä käyttäen kansallisesti voimaan. Suomea sitovat muut kansainväliset velvoitteet ovat siten yleisnimike niille muille merenkulun ympäristönsuojelua koskeville sopimuksille, joita on tehty Marpol 73/78 –yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Euroopan yhteisön säädösten ulkopuolella. Alusjätelaissa velvoitetaan useissa kohdissa noudattamaan Suomea sitovia muita kansainvälisiä velvoitteita oikeuksien ja velvollisuuksien perusteet mainiten. Tämän lisäksi näiden velvoitteiden täyttämiseen panemiseksi annetaan useissa kohdin valtuus asetuksen tai määräysten antamiseen. Esimerkkinä Suomea sitovista muista kansainvälisistä velvoitteista on haitallisia kiinnittymisenestoaineita koskeva AFS-yleissopimus, joka ei ole osa Marpol 73/78 –yleissopimusta tai Helsingin sopimusta.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa

#### Aluemääritelmät

*1 luvun 2 §:n 5 kohta. Aluevedet.* Aluevedet määritellään Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956). Aluevesien ulkorajana on kansainvälinen aluevesiraja. Mainitun lain 2 §:n mukaan aluevedet jakautuvat sisäisiin aluevesiin ja ulkoisiin aluevesiin eli aluemereen. Sisäisten aluevesien maan puoleinen raja ja ulkoraja määräytyvät sanotun lain 3 ja 4 §:stä tarkemmin ilmenevällä tavalla. Sisäisten aluevesien ulkoraja määräytyy uloimpien, joko mantereella, saarilla, luodoilla tai kareilla olevien maastokohtien mukaisesti piirretyn murtoviivan perusteella.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa

*1 luvun 2 §:n 6 kohta. Sisäiset aluevedet.* Sisäiset aluevedet määritellään Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956). Sisäisillä aluevesillä tarkoitetaan aluevesien sitä osaa, jota rajoittavat maan puolella teoreettisen keskivedenkorkeuden mukainen rantaviiva ja jokien suissa joen keskivedenpinnan ja meren keskivedenpinnan leikkausviiva sekä meren puolella ulkorajana murtoviiva, jonka kulma- eli peruspisteet sijaitsevat uloimmilla maastokohdilla, joko mantereella, saarilla, luodoilla tai kareilla.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa

*1 luvun 2 §:n 7 kohta. Aluemi.* Aluemi määritellään Suomen aluevesien rajoista (463/1956) annetussa laissa. Lain 2 ja 5 - 8 §:n mukaan aluemerellä tarkoitetaan sanotussa laissa määriteltäjä Suomen ulkoisia aluevesiä. Aluemi on sisäisiin aluevesiin välittömästi liittyvä vyöhyke, jonka ulkoraja on kahden toista meripeninkulman etäisyydellä sisäisten aluevesien ulkorajasta, jos Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa ei toisin määritellä.

Suomen aluevesien rajoista annetun lain 5 a §:n mukaan Suomenlahdella alumeren ulkorajana on murtoviiva, joka kulkee vähintään kolmen peninkulman etäisyydellä keskiviivasta ja jää kaikissa kohdin kansainväliseen merenkulkuun vakiintuneesti käytettävän reittijakoalueen pohjoispuolelle.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa

*1 luvun 2 §:n 8 kohta. Sisävesialue.* Sisävesialueen määritelmää vastaavaa määritelmää ei löydy muualta laista. Tällä hetkellä voimassa olevassa alusten katsastuksesta annetussa asetuksessa (1123/1999) 2 §:n 9 kohdassa määritelty kotimaan liikennealue I käsittää joet, kanavat, järvet. Kotimaan liikennealue I käsittää kuitenkin laajemman alueen, koska siihen myös kuuluvat merenrannikon satamat ja sisäsaaristoalueet. Vastaavasti myös asetuksessa yhteentörmäyksen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä (Sisävesisäännöt 1978) (252/1978) Suomen sisäisillä kulkuvesillä tarkoitetaan järviä, jokia, kanavia, mutta sen lisäksi myös merialuetta, jonka ulkorajan muodostaa se viiva, jonka jokainen piste on 2 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä sisäisiä aluevesiä rajavaasta perusviivan pisteestä.

Erotuksena edellä mainittuihin asetuksiin ehdotetussa laissa tarkoitettu sisävesialue käsittää ainoastaan suomalaiset järvet, joet ja kanavat, mutta ei käsittäisi merialuetta eli niin sanottuja suolaisia vesiä. Suomessa sisävesialueet ovat vesiliikenteen kannalta laajat ja niillä on paikoitellen huomattava merkitys eri kuljetusmuotojen kokonaisuudessa. Marpol 73/78 –yleissopimus ja Helsingin sopimus sekä useat Euroopan yhteisön säädökset koskevat lähtökohtaisesti merialuetta.

Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 6 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 9 kohta. Suomen vesialueella.* Suomen vesialue käsittää Suomen aluevedet ja sisävesialueen. Tämän alueen katsotaan kuuluvan Suomen valtakunnan alueeseen. Sisäiset aluevedet ja aluemi ovat merialuetta ja niiden

rajat määräytyvät Suomen aluevesien rajoista annetun lain (463/1956) mukaisesti. Sisävesialueen muodostavat suomalaiset järvet, joet ja kanavat. Suomen vesialueen lisäksi Suomen lainsäädäntöä noudatetaan YK:n kansainvälisestä merioikeusyleissopimuksesta (UNCLOS) johtuvien rajoitusten myös Suomen talousvyöhykkeellä, joka ei kuitenkaan kuulu Suomen vesialueeseen.

Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 7 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 10 kohta. Talousvyöhyke.* Talousvyöhyke määritellään Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa. Lain (1058/2004) 1 §:n mukaan Suomen talousvyöhyke käsittää Suomen aluevesiin välittömästi liittyvän merialueen, jonka ulkoraja määräytyy Suomen vieraiden valtioiden tekemien sopimusten mukaisesti ja jonka ulkorajan sijainti osoitetaan valtioneuvoston asetuksella. Suomella on talousvyöhykkeellä Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain 2 §:n 2 momentin mukaan kansainvälisen oikeuden mukainen lainkäyttövalta muun muassa meriympäristön suojelussa. Talousvyöhykkeen ulkorajasta on voimassa Ruotsin kanssa solmittu sopimus Perämerellä ja Selkämerellä (SopS 7/1973), sekä Ahvenanmerellä ja pohjoisella Itämerellä (SopS 39/1995), Suomenlahdella ja pohjoisella Itämerellä Viron kanssa tehty sopimus (SopS 59/2001) ja Suomenlahdella Venäjän kanssa soveltuvien osin voimassa oleva aiemmin tehty sopimus (SopS 20/1966). Talousvyöhykkeen sisäraja on samalla Suomen aluevesien ulkoraja ja määräytyy Suomen aluevesien rajoista (463/1956) annetun lain mukaisesti. Suomen aluevesien ulkoraja on aluemerien ulkoraja, joka on kahdentoista meripeninkulman etäisyydellä sisäisten aluevesien ulompien maastokohtien mukaan määritettyistä ulkorajasta jos Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa ei toisin määritellä. Maastokohdat voivat olla joko mantereella, saarilla, luodoilla tai kareilla.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai -asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 11 kohta. Itämeren alue.* Itämeren alueella tarkoitetaan varsinaista Itämeren, Pohjanlahtea ja Suomenlahtea sekä Itämeren sisään tuloväylää, jonka rajana on Skagenin leveysaste 57°44,8'P Skagerrakissa, mukaan lukien valtioiden ilmoittamat sisäiset aluevedet. Määritelmä vastaa MARPOL 73/78 –yleissopimuksessa esitettyä Itämeren yleisesti käytettyä määritelmää, joka ilmenee esimerkiksi öljyn kuljettamiseen liittyen Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 1 säännön kohdasta 11 kohdasta.

Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 8 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 12 kohta. Lähin maa.* Lähimmällä maalla tarkoitetaan sisäisten aluevesien ulkorajaa tai niitä alueita, jotka määritellään Marpol 73/78 –yleissopimuksessa. Sisäisten aluevesien ulkoraja määräytyy ulompien maastokohtien mukaan, jos Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa ei toisin määritellä. Maastokohdat voivat olla joko mantereella, saarilla, luodoilla tai kareilla. Australian koillisrannikon osalta lähin maa määräytyy niiden koordinaattien mukaan, jotka on määritelty Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 1 säännön 10 kohdassa.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa.

#### Viranomaiset

*1 luvun 2 §:n 13 kohta. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen.* Alusturvallisuuden valvontaviranomaisella tarkoitetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 5 §:n mukaan Merenkululaitoksen meriturvallisuudesta vastaavaa johtajaa tai hänen määräämäänsä Merenkululaitoksen virkamiestä. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisella on Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminnon puitteissa toimintaa Suomenlahdella, Saaristomerellä, Pohjanlahdella ja Järvi-Suomessa, joten sen useat kymmenet virkamiehet toimivat joka puolella Suomea.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 14 kohta. VTS-viranomainen.* Alusliikennepalvelulaissa (623/2005) määritellään VTS-viranomainen (Vessel Traffic Service), joka on Merenkululaitoksen yksikkö, joka ylläpitää alusliikennepalvelua. VTS-viranomainen ylläpitää alusliikennepalvelua VTS-keskuksissa.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa.

#### Alusmääritelmät

*1 luvun 2 §:n 15 kohta. Alus.* Aluksen käsite ehdotetaan alusjätelaissa määriteltäväksi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) eli Marpol 73/78 –yleissopimuksen 2 artiklan 4 kohdan mukaisesti. Mainitun artiklan mukaan "alus tarkoittaa mitä tahansa meriympäristössä toimivaa vesikulkuneuvoa ja käsittää kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, veden alla käytettävät alukset, kelluvat alukset ja kiinteät tai kelluvat alustat". Aluksia ovat niin lastialukset, matkustaja-alukset samoin kuin erilaiset muut alukset kuten esimerkiksi kalastusalukset, työalukset kuin myös sota-alukset. Ehdotettu alusjätelaki koskee Suomessa myös sisävesialuetta eli järvi-, joki- ja kanavaympäristöjä.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen mukainen aluksen käsite on laaja, koska aluksen käsitteellä ei ole yleistä kokorajaa. Siten Marpol 73/78 –yleissopimus kuten myös alusjätelaki koskee myös pieniä aluksia kuten huviveneitä, jopa soutuveineitä, ellei jossain säännöksessä ole nimenomaan mainittu, että vaatimus koskee esimerkiksi vain bruttovetoisuudeltaan yli 400 olevia aluksia. Pienten alusten kuulumisen pääsäännön mukaan merenkulun ympäristönsuojelua koskevan Marpol 73/78 –yleissopimuksen piiriin erottaa sopimuksen merkittävällä tavalla SOLAS –yleissopimuksesta, jossa sopimuksen soveltaminen edellyttää aluksen bruttovetoisuuden olevan pääsäännön mukaan 500.

Aluksen määritelmän ehdotetaan olevan Marpol -73/78 –yleissopimuksen mukaisesti laaja. Ehdotetun lain 1 luvun 8 §:n mukaan kuitenkin aluksiksi katsottiin pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustettuihin kelluviin

alustoihin sovellettaisiin ehdotetun alusjätelain sijasta ympäristönsuojelulakia ja jätelakia.

Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 1 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 16 kohta. Bruttovetoisuus.* Vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) 2 artiklan 4 kohdassa ja I liitteen 3 säännössä määritellään aluksen bruttovetoisuuden laskeminen. Aluksen bruttovetoisuutta ilmaiseva luku määritetään laskentakaavan mukaisella tavalla aluksen kaikkien tilojen tilavuudesta.

Määritelmä on nykyisen alusjäteasetuksen 1 §:n 3 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 17 kohta. Öljysäiliöalus.* Öljysäiliöaluksen määritelmä perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 1 säännön 5 kohtaan, jonka mukaan öljysäiliöalus tarkoittaa alusta, joka on rakennettu tai muutettu sellaiseksi, että se pääasiassa kuljettaa öljyä irtolastina lastitiloissaan, ja käsittää yhdistelmäalukset, tämän yleissopimuksen II liitteessä määritelty ”NLS-säiliöalukset” sekä SOLAS-yleissopimuksen sellaisena kuin se on muutettuna, II-I luvun 3 säännön 20 kappaleessa määriteltyt kaasualukset niiden kuljettaessa irtolastina tai osairtolastina öljyä. Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 1 säännön 6 kohdan mukaan raakaöljysäiliöalus tarkoittaa öljysäiliöalusta, jota käytetään raakaöljyn kuljettamiseen. Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 1 säännön 7 kohdan mukaan tuotesäiliöalus tarkoittaa öljysäiliöalusta, jota käytetään muun öljyn kuin raakaöljyn kuljettamiseen. Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 1 säännön 8 kohdan mukaan yhdistelmäalus tarkoittaa alusta, joka on suunniteltu kuljettamaan joko öljyä tai kiinteitä lasteja irtolastina.

Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 2 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 18 kohta. Kemikaalisäiliöalus.* Kemikaalisäiliöaluksen määritelmä perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 1 säännön 16 kohtaan, jonka 1 alakohdan mukaan kemikaalisäiliöalus tarkoittaa alusta, joka on rakennettu tai mukautettu minkä tahansa kansainvälisen kemikaalialussäännösten 17 luvussa luetellun nestemäisen tuotteen kuljettamiseen irtolastina. Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 1 säännön 16 kohdan 2 alakohdan mukaan NLS-säiliöalus tarkoittaa alusta, joka on rakennettu tai mukautettu haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen, ja käsittää öljysäiliöaluksen siten kuin se on Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteessä määritelty, kun se on sertifioitu kuljettamaan haitallisen nestemäisen aineen muodostamaa lastia tai osalastia irtolastina.

Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 3 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 19 kohta. Matkustaja-alus.* Matkustaja-aluksella tarkoitetaan alusta, joka saa kuljettaa yli 12 matkustajaa. Raja perustuu SOLAS-yleissopimuksen A osan 2 säännön f-kohdassa olevaan matkustaja-aluksen määritelmään. Aluksen katsastusasiakirjoista voidaan todeta, saako alus kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa. Matkustajalla tarkoitetaan puolestaan jostaista muuta henkilöä kuin aluksen päällikköä tai laivaväkeen kuuluvaa tai

muuta, missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettua tai siinä aluksen lukuun työskentelevää henkilöä. Matkustajien lukumäärään ei kuitenkaan lueta yhtä vuotta nuorempia lapsia. Matkustajan määritelmä perustuu SOLAS-yleissopimuksen A osan 2 säännön e-kohtaan.

Määritelmä on nykyisen alusjäteasetuksen 1 §:n 2a kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 20 kohta. Huvivene.* Huviveneen määritelmä perustuisi ehdotetussa alusjätelaissa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2000/59/EY aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa (alusjätedirektiivi). Huviveneellä tarkoitettaisiin alusjätedirektiivin mukaisesti urheilukäyttöön tai vapaa-aikaan tarkoitettua alusta sen tyypistä tai käyttövoimasta riippumatta. Määritelmä on hyvin yleinen. Olennaista määritelmässä on aluksen koosta riippumatta sen käyttötarkoitus. Huviveneitä koskevat tämän lain mukaiset vaatimukset perustuvat pääosin Marpol 73/78 – yleissopimukseen, Helsingin sopimukseen ja Euroopan yhteisön alusjätedirektiiviin. Huviveneistä esimerkkeinä ovat erilaiset vapaa-ajanviettoon tarkoitetut moottoriveneet ja purjeveneet.

Ehdotetun lain mukaisten vaatimusten lisäksi huviveneitä koskevista Euroopan yhteisön huvivenedirektiiviin perustuvista vaatimuksista säädetään huviveneiden moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöjen sekä huviveneiden varusteiden ominaisuuksien osalta eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa (621/2005) ja valtioneuvoston asetuksessa huviveneiden ja vesiskoottereiden turvallisuudesta ja melupäästöistä sekä huviveneisiin ja vesiskoottereihin asennettavien moottoreiden melu- ja pakokaasupäästöistä (748/2005). Niiden mukainen huviveneen määritelmä eroaa tämän lain mukaisesta määritelmästä kokorajoituksen sekä vuokraus- tai koulutuskäyttöä ja markkinoille saattamista koskevien erityisedellytysten osalta. Huvivenedirektiivillä tarkoitetaan huviveneitä koskevien jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 94/25/EY sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/44/EY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1882/2003. Huvivenedirektiivin mukainen huviveneen määritelmä on seuraava: Huviveneellä tarkoitetaan tyypistä tai kuljetuskoneistosta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua venettä, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; se seikka, että samaa venettä voidaan vuokrata tai käyttää vapaa-ajan veneilykoulutukseen, ei estä sitä, että tämän lain soveltamista veneeseen, kun se saatetaan markkinoille virkistyskäyttöä varten.

Vastaavansisältöinen huvialuksen määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 4 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 21 kohta. Kalastusalus.* Kalastusaluksen määritelmä alusjätelaissa perustuu alusjätedirektiiviin 2000/59/EY, jonka 2 artiklan f kohdan mukaan kalastusaluksella tarkoitetaan kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua ja siihen kaupallisesti käytettävää alusta.

Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 5 kohdassa.

1 luvun 2 §:n 22 kohta. Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustettu kelluva alusta. Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetulla kelluvalla alustalla tarkoitetaan sellaista asuntolaivaa, asuntovenettä, asuntolauttaa, ravintolalaivaa tai virkistykseen taikka työskentelyyn tarkoitettua alusta, jolla on kiinteä yhteys rantaan, kuten vesijohto, viemäri, sähkökaapeli tai kiinteä kulkusilta sekä virkistykseen tarkoitettua kiinteästi ankkuroitua kelluvaa alustaa. Tällaisen aluksen jätevesiin ja muihin jätteisiin sovellettaisiin 1 luvun 8 §:n mukaisesti ympäristönsuojelulakia ja jätelakia. Alusjätelaissa on Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen, alusjätedirektiivin 2000/59/EY ja Helsingin sopimuksen IV liitteen nojalla säännelty käymäläjäteveden toimittamisesta satamassa oleviin keräilysäiliöihin tai käymäläjäteveden käsittelystä. Niin sanottujen harmaiden jätevesien käsittelystä, joita syntyy aluksilla olevissa suihku- ja muissa pesutiloissa, ei alusjätelaissa sen sijaan ole erityisiä säännöksiä. Jos alus on tilapäisesti rannassa, vaikka sitä palvelisi kiinteä yhteys kuten kulkusilta ja lisäksi vaikkapa sähkökaapeli tai vesijohto, kysymys ei ole tässä tarkoitettusta pysyväisluonteisesta kiinteästä yhteydestä. Pysyväisluonteen kiinteä yhteys rantaan syntyy esimerkiksi kun alusta ryhdytään käyttämään vakituisesti samalla paikalla asuntona, ravintolana, virkistykseen, työskentelyyn tai niihin verrattaviin toimintoihin. Jos matkan kestäessä alus pysyttelee satamassa useita kuukausia, niin luonteeltaan tilapäisestä satamakäynnistä yleensä muodostuu luonteeltaan pysyvään rinnastettava. Jos alustalla pääosan sen käyttöajasta on pykälässä tarkoitettu kiinteä yhteys rantaan, niin sellaista kelluvaa alustaa pidetään kiinteällä yhteydellä rantaan varustettuna, vaikka alustalla ajoittain liikuttaisiin vesillä. Virkistykseen tarkoitetuilla kelluvilla alustoilla tarkoitettaisiin erilaisia kiinteästi ankkuroituja saunalauttoja ja vastaavia, vaikka niillä ei olisikaan esimerkiksi pysyvää kulkusiltaa maihin. Tällaisten saunalauttojen jätteisiin ja erityisesti jätevesiin sovellettaisiin maissa sovellettavia ympäristönsuojelulain ja jätelain säännöksiä, jolloin pesuvedet olisi käytännössä toimitettava maihin asianmukaisesti käsiteltäväksi tai imeytettäväksi. Merenpohjan luonnonvarojen hyödyntämiseen käytettävät offshore toiminnan lautat eivät kuuluisi 22 kohdassa tarkoitettuihin alustoihin.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai -asetuksessa, koska sääntely on tältä osin uutta.

*1 luvun 2 §:n 23 kohta. Puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alus. Puolustusvoimien tai raja-vartiolaitoksen aluksella tarkoitetaan alusjätelaissa alusta, jossa on selvät kansallisuustunnukset ja joka on asiaankuuluvasta palvelusluettelosta tai vastaavasta ilmenevän puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen asianmukaisesti tehtävään määräämän henkilön komennossa. Määritelmä vastaa sitä määritelmää, jota käytetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta. SOLAS- ja Marpol 73/78 – yleissopimusten perusteella siviilialuksia koskevia alusjätessäännöksiä ei kaikilta osin sovelleta tässä tarkoitettuihin aluksiin. Alusjätedirektiiviä 2000/59/EY ei sovelleta 3 artiklan a kohdan mukaan sota-aluksiin, sotalaivaston apualuk-*

siin, tai muihin aluksiin, jotka ovat valtion omistuksessa tai käytössä ja joita sillä hetkellä käytetään vain valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Vastaavasti alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 4 §:n mukaan lakia ei sovelleta puolustusvoimien eikä rajavartioston alukseen, ellei sitä käytetä matkustajien tai lastin kuljettamiseen yleisessä liikenteessä. Pyrkimyksenä kuitenkin on täyttää alusjätelain päästöjä ympäristöön koskevat vaatimukset muun muassa tukeutumalla satamiin huoltotukikohtiin. Puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin rinnastetaan alusjätedirektiivin mukaisesti vastaavasti muiden lippujen alla kulkevat sota-alukset silloin kun niitä ei käytetä kaupallisiin tarkoituksiin.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa, mutta vastaava sääntely on ollut voimassa kansainvälisiin velvoitteisiin perustuen jo aikaisemmin..

### Alusjätämääritelmät

#### Yleiset alusjätämääritelmät

*1 luvun 2 §:n 24 kohta. Alusjäte.* Alusjätteen määritelmä vastaa sisällöllisesti voimassa olevan aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) 2 a §:n 18 kohdan aluksesta peräisin olevan jätteen määritelmää. Määritelmää on kuitenkin yksinkertaistettu. Tämän lain mukainen alusjätteen määritelmä kattaa laaja-alaisesti aluksen tavanomaisessa toiminnassa syntyvät jätteet olipa kyse öljystä, haitallisista nestemäisistä aineista, käymäläjätevesistä, kiinteistä jätteistä tai alukselta ilmaan tai veteen menevistä muista aineista. Alusjätedirektiivin 2000/59/EY 2 artiklan c kohdassa aluksella syntyvällä jätteellä tarkoitetaan kaikkia sellaisia jätteitä, käymäläjätevesi mukaan lukien, ja muita jäämiä kuin lastijäämiä, joita syntyy aluksen tavanomaiseen toimintaan perustuen ja jotka kuuluvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen liitteen I (öljy), IV (käymäläjätevesi) ja V (kiinteät jätteet) soveltamisalaan, sekä lastiin liittyviä jätteitä sellaisina kuin ne määritellään Marpol 73/78 –yleissopimuksen liitteen V täytäntöönpanoa koskevissa ohjeissa. Esimerkkinä kiinteistä jätteistä ovat muovit ja ruoantähteet sekä erilaiset aluksen huollossa kertyneet materiaalit. Alusjätteitä ovat myös lastin kuljetuksesta aiheutuvat jätteet, mukaan lukien lastattaessa tai lastia purettaessa alukselle jääneet lastijätteet, säilytyspuut, tukipuut, kuormalavat, sidos- ja pakkausmateriaalit, vaneri, paperi, pahvi, teräslanka ja teräsvanteet.

Marpol 73/78 –yleissopimuksessa ei ole yleistä jätteen määritelmää. Jätelain (1072/1993) 3 §:ssä käytetty jätteen määritelmä eroaa ehdotetun lain mukaisesta määritelmästä, koska jätelain mukaan jätteellä tarkoitetaan ainetta tai esinettä, jonka sen haltija on poistanut tai aikoo poistaa käytöstä taikka on velvollinen poistamaan käytöstä. Jätelain mukaan muu jäte erotetaan ongelmajätteestä sillä, että ongelmajäte voi kemiallisen tai muun ominaisuutensa takia aiheuttaa erityistä vaaraa tai haittaa terveydelle tai ympäristölle.

Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 18 kohdassa.



*1 luvun 2 §:n 25 kohta. Haitallinen aine.* Haitallisella aineella tarkoitetaan Helsingin sopimuksen 2 artiklan 7 kohdan mukaan kaikkia aineita, joiden johtaminen mereen saattaa aiheuttaa pilaantumista. Haitallisen aineen määritelmä on laajempi kuin vaarallisen aineen määritelmä mainitun sopimuksen 8 kohdassa: vaarallisella aineella tarkoitetaan kaikkia aineita, joille on ominaista pysyvyys, myrkyllisyys tai taipumus biologiseen kertymiseen. Vaaralliset aineet ovat siten myös haitallisia aineita. Alusjätelaissa haitallisten aineiden määritelmä on liitetty Marpol 73/78 –yleissopimuksen I, II IV ja V liitteisiin. Haitallista ainetta on myös aine, johon on sekoitettu haitallista ainetta. Kiinteä jäte kuten kotitalousjäte on alusjätelain mukaan haitallista ainetta, eikä sitä saa päästää veteen. Ehdotetun lain haitallisen aineen määritelmä vastaisi Marpol 73/78 –yleissopimuksen sisältöä, jossa haitallinen aine vaikuttaa haitallisesti veteen, kun taas ilmaa pilaava aine vaikuttaa haitallisesti ilmaan.

Vastaava määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 17 kohdassa vahingollista ainetta koskevana.

*1 luvun 2 §:n 26 kohta. Lastijäte.* Lastijätteen määritelmä vastaa sisällöllisesti voimassa olevan aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) 2 a §:n 19 kohdan lastijätteen määritelmää. Alusjätedirektiivin 2000/59/EY 2 artiklan d kohdassa lastijäämällä tarkoitetaan aluksen lastitilassa tai säiliöissä olevia jäännöksiä, jotka jäävät jäljelle purkamisen ja puhdistuksen jälkeen ja joihin kuuluvat myös lastauksen tai purkamisen ylijäämät ja valumat.

Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 19 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 27 kohta. Päästö.* Päästöllä tarkoitetaan haitallisten aineiden päästöjä, olivatpa ne muodostuneet huomaamatta, jätteitä hävittämällä, vuodon seurauksena, pumppaamalla, säteilemällä tai tyhjentämällä; päästöllä ei tässä laissa tarkoiteta maalta peräisin olevien jätteiden mereen laskemista (dumpkaus), meren pohjan mineraalien hyödyntämisen yhteydessä syntyviä aineita eikä haitallisten aineiden päästämistä laillisen tieteellisen tutkimuksen yhteydessä saastumisen vähentämiseksi tai kontrollin takia. Kohdassa käytetty määritelmä perustuu Marpol 73 -yleissopimuksen 2 artiklaan ja Helsingin sopimuksen IV liitteen 3 säännön 2 a kohtaan, jonka mukaan päästöllä tarkoitetaan haitallisten aineiden tai sellaisia aineita sisältävien poistovirtausten osalta mitä tahansa laskemista aluksesta syystä riippumatta ja siihen sisältyy kaikenlainen aineen karkaaminen, hävittäminen, läikkyminen, vuotaminen, pumppuaminen, leviäminen tai tyhjentäminen. Päästöön ei kuitenkaan sisälly sellainen mereen laskeminen, jota tarkoitetaan Lontoossa 29 päivänä joulukuuta 1972 tehdyssä jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyssä yleissopimuksessa, sellainen haitallisten aineiden laskeminen, joka suoraan aiheutuu merenpohjan mineraalivarojen tutkimisesta, hyväksikäytöstä ja näihin liittyvästä merellä tapahtuvasta käsittelystä eikä haitallisten aineiden laskeminen pilaantumisen vähentämistä tai rajoittamista tarkoittavan laillisen tutkimustyön yhteydessä. Vastaavasti päästämällä tarkoitettai-siin päästön aiheuttamista.

Määritelmää ei ole sellaisenaan nykyisessä alusjätelaissa tai -asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 28 kohta. Ympäristön pilaantuminen.* Ehdotetussa laissa ympäristön pilaantumisella tarkoitettaisiin vesialueiden tilaan liittyvää vaaraa ihmisen terveydelle, elollisten luonnonvarojen ja vesialueiden elämän vahingoittumista, esteitä kalastukselle tai muulle oikeutetulle vesialueiden käytölle, veden käyttöominaisuuksien huonontumista, viihtyisyyden vähentymistä tai muuta näihin rinnastettavaa haittaa, taikka ilman tilaan tai ilmastoon liittyvää alusten tavanomaisesta käytöstä liittyvää haittaa kuten moottoreiden pakokaasun typen ja rikin aiheuttamaa ilman laatuun ja vesialueiden elämään kohdistuvaa haittaa taikka otsonikerrosta heikentävien aineiden aiheuttamaa haittaa.

Ympäristön pilaantumisen määritelmä vastaa voimassa olevan aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) 2 §:n vesien pilaantumisen määritelmää samoin kuin lähes samassa muodossa olevaa Helsingin sopimuksen 2 artiklan 1 kohdan määritelmää, jonka mukaan pilaantuminen tarkoittaa suoraan tai välillisesti ihmisen toimesta tapahtuvaa sellaisten aineiden tai energian johtamista mereen, jokisuut mukaan luettuina, jotka saattavat vaarantaa ihmisten terveyttä, vahingoittaa elollisia luonnonvaroja ja merellisiä ekosysteemejä, estää oikeutettua meren käyttöä, mukaan luettuna kalastus, huonontaa meriveden käyttöominaisuuksia sekä virkistysarvoja. Vesien pilaamiskielto sisällytettiin voimassa olevaan aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin merensuojelulain antamisen yhteydessä.

Ympäristön pilaantumista ilmaa pilaavien aineiden osalta säännellään ehdotetussa laissa Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan yhteisön säädösten perusteella, joten sääntely eroaa siitä, miten ympäristön pilaantumisen vaaraa aiheuttavaa toimintaa säännellään ympäristönsuojelulain 4 §:ssä.

Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 §:ssä.

*1 luvun 2 §:n 29 kohta. Säännöllinen liikenne.* Säännöllisen liikenteen määritelmä perustuu HELCOM:n 7 päivänä maaliskuuta 2007 hyväksymään suositukseen 28/1, joka sisältää uuden säännöllisen liikenteen määritelmän. Säännöllisellä liikenteellä tarkoitetaan alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoitusvelvollisuutta ja jättöpakkoa satamaan koskevilla asioilla sitä, että alus liikennöi toistuvasti aikataulun tai etukäteen vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen satamien välillä ja käy vähintään kerran kahdessa viikossa siinä reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa, johon se hakee jättöpakkoa koskevaa poikkeusta.

Määritelmä on nykyisen alusjäteasetuksen 1 §:n 3a kohdassa.

Öljyä koskevat määritelmät

*1 luvun 2 §:n 30 kohta. Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liite.* Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteellä tarkoitetaan sääntöjä öljyn aiheuttaman pilaantumi-

sen ehkäisemiseksi ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia. IMO:n MEPC hyväksyi 15 päivänä lokakuuta 2004 uudistetun I liitteen päätöslauselmalla MEPC.117(52). Liite tuli kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 31 kohta. Öljy.* Öljy määritellään Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 1 säännön 1 kohdassa, jonka mukaan öljy tarkoittaa mineraaliöljyä sen kaikissa muodoissa, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, jäteöljy sekä jalostetut tuotteet (muut kuin mineraaliöljyyn pohjautuvat kemikaalit, joita tämän yleissopimuksen II liitteen määräykset koskevat) ja rajoittamatta edellä olevan yleisyyttä, käsittää aineet, jotka on lueteltu Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen I lisäyksessä.

Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 9 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 32 kohta. Öljypitoinen seos.* Öljypitoinen seos määritellään Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 1 säännön 3 kohdassa, jonka mukaan öljypitoinen seos tarkoittaa seosta, jolla on mikä tahansa öljypitoisuus.

Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 10 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 33 kohta. Ppm öljypitoisen seoksen päästämisessä.* Ppm tarkoittaa öljypitoisen seoksen päästämisessä millilitraa kuutiometrissä (ml/m<sup>3</sup>) ja sillä mitataan Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 1 säännön 29 kohdan mukaan veden tilavuuden öljypitoisuuksia miljoonasosina.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa.

Haitallisia nestemäisiä aineita koskevat määritelmät

*1 luvun 2 §:n 34 kohta. Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liite.* Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteellä tarkoitetaan sääntöjä irtolastina kuljetettavien haitallisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen valvomiseksi ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia. IMO:n MEPC hyväksyi 15 päivänä lokakuuta 2004 uudistetun II liitteen päätöslauselmalla MEPC.118(52). Liite tuli kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 35 kohta. Nestemäinen aine.* Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 1 säännön 7 kohdan mukaan nestemäisiä aineita ovat aineet, joiden absoluuttinen höyrynpaine ei ylitä 0,28 megapascalia lämpötilassa 37,8 °C.

Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 13 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 36 kohta. Haitallinen nestemäinen aine.* Marpol 73/78 – yleissopimuksen II liitteen 1 säännön 10 kohdan mukaan haitallinen nestemäinen aine tarkoittaa kaikkia kansainvälisen kemikaalialussäännösten 17 tai 18 luvun saastutusluokitus-sarakkeessa mainittuja aineita tai ainetta, jonka on 6 säännön 3 kappaleen määräysten perusteella alustavasti arvioitu kuuluvan luokkaan X, Y tai Z.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 1 säännön haitallisten nestemäisten aineiden ja muiden aineiden luokittelua ja luettelointia koskevan 6 säännön mukaan II liitteen sääntöjen kannalta haitalliset nestemäiset aineet jaetaan seuraavaan neljään luokkaan, joihin luokituksessa käytettävät ohjeet on annettu Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen I lisäyksessä.

Luokkaan X kuuluvat haitalliset nestemäiset aineet jotka, jos ne tyhjennetään mereen säiliön puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat suuren vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle näin oikeuttaen kieltämään niiden tyhjentämisen meriympäristöön.

Luokkaan Y kuuluvat haitalliset nestemäiset aineet jotka, jos ne tyhjennetään mereen säiliön puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle tai aiheuttaisivat haittaa viihtyisyydelle tai muille meren laillisille käyttömuodoille näin oikeuttaen rajoittamaan laadullisesti ja määrällisesti tyhjennyksiä meriympäristöön.

Luokkaan Z kuuluvat haitalliset nestemäiset aineet jotka, jos ne tyhjennetään mereen säiliön puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat vähäisen vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle näin oikeuttaen rajoittamaan niiden tyhjentämistä meriympäristöön lievemässä määrin.

Luokkaan muut aineet kuuluvat kansainvälisen kemikaalialussäännösten 18 luvun saastutusluokitus-sarakkeessa OS (Muut aineet) -merkinnällä varustetut aineet, joiden on niitä arvioitaessa havaittu jäävän tämän liitteen 6 säännön 1 kappaleessa määriteltyjen luokkien X, Y ja Z ulkopuolelle, koska niiden ei nykyään katsota aiheuttavan vaaraa meren luonnonvaroille, ihmisen terveydelle, viihtyisyydelle tai muille meren laillisille käyttömuodoille, jos ne tyhjennetään mereen säiliön puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteissä. Liitteen vaatimukset eivät koske muiksi aineiksi (OS) määriteltäviä aineita sisältävän kupu- tai painolastiveden tai muiden jätteiden tai seosten tyhjentämistä.

Vaarallisten nestemäisten aineiden määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 12 kohdassa, mutta luokitus on tuossa kohdassa vanhan Marpol 73/78 – yleissopimuksen II liitteen mukainen.

*1 luvun 2 §:n 37 kohta. Aine.* Aineella tarkoitetaan alusjätelaissa alkuaineita ja niiden kemiallisia yhdisteitä sellaisina kuin ne esiintyvät luonnossa tai teollisesti tuotettuina.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 38 kohta. Valmiste.* Valmisteealla tarkoitetaan alusjätelaissa kahden tai useamman aineen seoksia.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 39 kohta. Ppm haitallisen nestemäisen aineen päästämisesä.* Ppm tarkoittaa haitallisen nestemäisen aineen päästämisesä millilitraa kuutiometrissä (ml/m<sup>3</sup>) ja sillä mitataan Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 1 säännön 11 kohdan mukaan millilitroja haitallista nestemäistä ainetta kuutiometrissä (ml/m<sup>3</sup>).

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa.

Käymäläjätevetä koskevat määritelmät

*1 luvun 2 §:n 40 kohta. Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liite.* Marpol 73/78 –yleissopimuksen käymäläjätevesiä koskevalla IV liitteellä tarkoitetaan sääntö- ja aluksista peräisin olevien käymäläjätevesien aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia. IV liite tehtiin jo vuonna 1973, mutta kansainvälisesti liite tuli kuitenkin voimaan vasta 27 päivänä syyskuuta 2003, jolloin liite saatettiin Suomessa voimaan (SopS 53/2003). Itämeren alueella tämän liitteen sisältöä vastaavat, osin tiukemmat määräykset ovat kuitenkin olleet voimassa jo vuoden 1992 Helsingin sopimuksen IV liitteen nojalla.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteeseen on sen hyväksymisen nopeuttamiseksi lisätty säännös rantavaltion mahdollisuudesta päättää päästökiellosta aluevesillään. Jos valtio sallii käsittelemättömien käymäläjätevesien päästämisen aluevesillään, se ei ole velvollinen rakentamaan käymäläjäteveden vastaanottolaitteita. Tarkistettu liite hyväksyttiin MEPC.51:n istunnossa keväällä 2004 ja se tuli kansainvälisesti voimaan elokuussa 2005. Suomen osalta liite tuli voimaan 3 päivänä kesäkuuta 2006 (SopS 29-30/2006).

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 41 kohta. Käymäläjätevesi.* Marpol 73/78 –yleissopimuksen uudistetun IV liitteen 1 säännön 3 kohdan mukaan käymäläjätevesi tarkoittaa:

- a) tyhjennyksiä ja muita jätteitä kaikenlaisista käymälöistä ja pisoaareista,
- b) tyhjennyksiä lääkintätiloista (lääkevarastosta, sairausosastosta jne.), näissä tiloissa sijaitsevien pesualtaiden, kylpyammeiden ja lattiakaivojen kautta,
- c) tyhjennyksiä tiloista, joissa on eläviä eläimiä, tai

d) muita edellisten kanssa sekoitettuja jätevesiä.

Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännössä oleva käymäläjäteveden määritelmä on asiallisesti edellä kuvatun sisältöinen, mutta kohdassa a käytetään ilmausta ”kaikenlaisista käymälöistä”.

Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 14 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 42 kohta. Käsitelty käymäläjätevesi.* Marpol 73/78 –yleissopimuksen muutetun IV liitteen 11 säännön 1 kohdan mukaan käymäläjäteveden tyhjentäminen mereen on tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta kiellettyä. Käsitellyn käymäläjäteveden tyhjentämistä mereen koskevat eräät lievennykset päästökieltoon. Tällöin käsitellyllä käymäläjätevedellä tarkoitetaan käymäläjätevettä, joka on käsitelty asianmukaisesti hyväksytyssä käsittelylaitteistossa. Käsitellyn käymäläjäteveden määrittely perustuu sekä Marpol 73/78 –yleissopimuksen muutetun IV liitteen 11 säännön 1 kohtaan että Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön A kohdassa olevaan viittaukseen mainittuun Marpol 73/78 –yleissopimuksen muutetun IV liitteen 11 säännön 1 kohtaan. Käsiteltyä ja käsittelemätöntä käymäläjätevettä koskevat siten eri määräykset niiden tyhjentämisestä mereen. Käsiteltyä käymäläjätevettä on olemassa päästörajoitusten kannalta kahden tyyppistä eli sellaista käsiteltyä käymäläjätevettä, joka on hienonnettu ja desinfioitu sekä sellaista käsiteltyä käymäläjätevettä, joka on käsitelty sellaisessa hyväksytyssä käymäläjäteveden käsittelylaitteistossa, joka täyttää IMO:n päätöslauselmassa MEPC.2(VI) esitetyt vaatimukset.

Sellaisesta käsitellystä käymäläjätevedestä, joka on hienonnettu ja desinfioitu, on määräykset Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen 11 säännön 1 kohdan 1 alakohdassa ja käymäläjäteveden hienonnus-, ja desinfiointijärjestelmästä sekä väliaikaisesta varastoinnista 9 säännön 1 kappaleen 2 kohdassa.

IMO:n päätöslauselma MEPC.2(VI) käsittää säännöt sellaisesta käsitellystä käymäläjätevedestä, joka on käsitelty tiukemmat hienonnus- ja desinfiointivaatimukset täyttävässä hyväksytyssä käymäläjäteveden käsittelylaitteistossa. Mainitun IMO:n päätöslauselman mukaan sadassa millilitrassa jätevettä saa olla korkeintaan 250 kolibakteeria. Kiintoainetta jätevedessä saa olla korkeintaan 100 mg/l enemmän kuin huuhteluun käytetyssä vedessä. Viiden päivän biokeemiallinen hapenkulutus (BOD<sub>5</sub>) saa olla korkeintaan 50 mgO<sub>2</sub>/l.

Käsitellyn käymäläjäteveden päästöstandardit kehittyvät jatkuvasti. Käsitellyn käymäläjäteveden päästöstandardit ovat muuttuneet tiukemmiksi IMO:n päätöslauselmassa MEPC.159(55) esitettyjen vaatimusten mukaisesti. Muutoksen vaatimukset koskevat 1 päivänä tammikuuta 2010 ja sen jälkeen asennettuja laitteita. Resoluutiossa MEPC.157(55) on annettu suositus käsittelemättömän käymäläjäteveden päästönopeuksista.

Aluksen lippuvaltion hallinto hyväksyy käymäläjäteveden käsittelyjärjestelmät. Suomessa tämä tapahtuu tällä hetkellä voimassa olevan alusjäteasetuksen ja laivavarusteista annetun asetuksen (925/1998) mukaisesti ja muun Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivan aluksen osalta laivavarusteista annetun neuvoston direktiivin 96/98/EY mukaisesti. Sekä asetus laivavarusteista että

neuvoston direktiivi noudattavat MEPC.2(VI) päätöslauselmassa annettuja kriteerejä käymäläjäteveden käsittelylaitteiston ominaisuuksista. Muun vieraan valtion lipun alla purjehtiva alus saa päästää käymäläjätevettä lippuvaltion hallinnon hyväksymän käymäläjäteveden käsittelylaitteiston kautta.

Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 15 kohdassa.

Kiinteää jätettä koskevat määritelmät

*1 luvun 2 §:n 43 kohta. Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liite.* Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liite siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen sisältää säännöt kiinteiden jätteiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi. V liite sisältyi myös alkuperäiseen Marpol 73/78 –yleissopimukseen (SopS 51/1983). Liitettä on muutettu päätöslauselmaan MEPC.65(37) perustuen 1 päivänä heinäkuuta 1997 (SopS 79/1997). Tällä hetkellä IMO:n MEPC on aloittanut Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen säännösten uudistamisen.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 44 kohta. Kiinteä jäte.* Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 1 säännön 1 kohdan mukaan kiinteät jätteet tarkoittavat kaikenlaista ruoka-, kotitalous ja muuta toiminnallista jätettä, lukuun ottamatta tuoreita kaloja ja niiden osia, joita syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja joita täytyy hävittää jatkuvasti tai aika ajoin, lukuun ottamatta niitä aineita, jotka on määriteltä tai luetteloitu Marpol 73/78 -yleissopimuksen muissa liitteissä. Kiinteisiin jätteisiin luetaan kaikki muovit ja muovivaes sisältävät köydet, kalastusverkot ja muoviset roskasäkit ja muovin palamistähteet, muut kiinteät jätteet kuten esimerkiksi paperituotteet, rievut, lasi, metalli, pullot, taloustavara, sälyspuut sekä vuoraus- ja pakkausaineet sekä ruokajätteet. Kiinteisiin jätteisiin kuuluu myös aluksen huollossa ja kunnossapidossa syntyneitä jätteitä. Jätelaissa tarkoitetut ongelmajätteet kuuluvat myös Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen mukaisiin kiinteisiin jätteisiin, ei kuitenkaan niiltä osin, kuin ongelmajätteistä määrätään Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteessä (öljy) tai II liitteessä (haitalliset nestemäiset aineet).

Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 16 kohdassa.

Ilman pilaantumista koskevat määritelmät

*1 luvun 2 §:n 45 kohta. Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liite.* Marpol 73/78 –yleissopimuksen ilman pilaantumista koskeva VI liite hyväksyttiin syyskuussa 1997 ja se tuli voimaan kansainvälisesti ja myös Suomen osalta 19 päivänä toukokuuta 2005 (SopS 32-33/2005). Tällä hetkellä IMO:n MEPC valmistelee Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen säännösten tiukentamista. Rikin oksidipäästöjen valvonta-alueita (SOx Emission Control Area, SECA), joilla sovelletaan tiukempaa rikkipitoisuusrajaa, ovat 19 päivästä toukokuuta 2006 lukien Itämeri sekä MEPC:n päätöksellä (MEPC132(53)) 22 päivästä marraskuuta 2007 lukien myös Pohjanmeri ja Englannin kanaali. Marpol 73/78 –

yleissopimuksen VI liitteellä tarkoitetaan myös siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 46 kohta. Ilmaa pilaava aine.* Ilmaa pilaavalla aineella tarkoitetaan alusjätelaissa kaikkia niitä aineita, joita säännellään Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteessä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi, koska niillä on haitallisia vaikutuksia ilmaan, veteen ja muuhun ympäristöön. Ilmaa pilaa vista aineista säädetään myös Euroopan yhteisön säädöksissä ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa. Tällä hetkellä ilmaa pilaa vista aineista säädetään Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteessä seuraavasti: otsonikerrosta heikentävät aineet (12 sääntö), typen oksidit (NO<sub>x</sub>) (13 sääntö), rikin oksidit (SO<sub>x</sub>) (14 sääntö), haihtuvat orgaaniset yhdisteet (VOC-kaasut) (15 sääntö) sekä jätteenpoltossa aluksella syntyvät aineet (16 sääntö). Ilmaa pilaa vista aineista säädetään myös Euroopan yhteisön rikkidirektiivissä.

Marpol 73/78 –yleissopimukseen perustuen säännöksissä käytetään ilmausta ilmaa pilaava aine, vaikka otsonikerrosta heikentävät aineet ovatkin ilmakehään vaikuttavia aineita. Otsonikerrosta heikentäviä aineita ovat esimerkiksi halonit, joita on palonsammutuslaiteasennuksissa, joissa sammutusaineena käytetään haloneita, HCFC-yhdisteet ja kloorifluorihiilivetykaasut eli CFC-yhdisteet, joita käytetään jäähdytyslaitteissa, eristyksissä ja muissa asennettavissa materiaaleissa. Otsonikerrosta heikentävät aineet ovat Marpol 73/78-yleissopimuksen VI liitteen 2 säännön 6 kohdan mukaan valvottuja aineita, jotka määritellään otsonikerrosta heikentävistä aineista vuonna 1987 tehdyn Montrealin pöytäkirjan 1 artiklan 4 kohdassa ja luetellaan kyseisen pöytäkirjan tätä liitettä sovellettaessa tai tulkittaessa voimassa olevissa A, B, C tai E liitteissä. Otsonikerrosta heikentäviin aineisiin, joita voi olla aluksella, kuuluvat muiden ohella haloni 1211 bromiklooridifluorimetaani, haloni 1301 bromitrifluorimetaani, haloni 2402 1,2-dibromi-1,1,2,2-tetrafluorimetaani (käytetään myös nimeä haloni 114B2), CFC-11 trikloorifluorimetaani, CFC-12 diklooridifluorimetaani, CFC-113 1,1,2-trikloori-1,2,2-trifluorimetaani, CFC-114 1,2-dikloori-1,1,2,2-tetrafluorimetaani ja CFC-115 klooripentafluorimetaani.

Typen oksideja ja rikin oksideja on laivadieselmöottoreiden pakokaasupäästöissä. Alusten pakokaasujen rikkipesureille asetettavien vaatimusten takia ilmaa pilaa viin aineisiin luettaisiin myös pakokaasupesureista suoraan veteen menevät aineet.

Haihtuvia orgaanisia yhdisteitä (VOC-kaasuja) haihtuu ilmakehään säiliöalusten lastauksessa ja purkauksessa.

Jätteenpoltossa aluksella syntyvistä aineista haitallisimpia syntyy seuraavissa polttilanteissa: Marpol 73/78 -yleissopimuksen I, II ja III liitteessä mainittujen öljyisiä tai haitallisia nestemäisiä aineita tai vaarallisia kiinteitä aineita sisältävien lastien jätteiden ja niihin liittyvien saastuneiden pakkausmateriaalien



poltto, polykloorattujen bifenyyliden (PCB:t) poltto, sellaisten Marpol 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä määriteltyjen kiinteiden jätteiden poltto, jotka sisältävät raskasmetalleja enemmän kuin vain jälkiä niistä sekä sellaisten öljytuotteiden poltto, jotka sisältävät halogeeniyhdisteitä. Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti alusjätelaissa säädettäisiin ainoastaan aluksen tavanomaiseen toimintaan perustuvasta jätteenpoltosta ja polton yhteydessä syntyvistä päästöistä. Maista peräisin olevien jätteiden hävittämiseen ja sen rajoittamiseen tai kieltämiseen polttamalla ei sovellettaisi ehdotettua alusjätelakia.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai -asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 47 kohta. Polttoaine.* Aluksella käytettävää polttoainetta koskeva sääntely perustuu Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen polttoöljyn laatua koskevaan 18 sääntöön ja V lisäykseen, jossa määrätään polttoaineen luovutustodistukseen sisällytettävistä tiedoista. Polttoaineen luovutustodistukseen sisällytetään vastaanottavan aluksen nimi ja IMO-numero, satama, toimituksen alkamispäivä, laivapolttoöljyn toimittajan nimi, osoite ja puhelinnumero, tuotenimet, määrä tonneina, tiheys (kg/m<sup>3</sup>) 15 celsiusasteen lämpötilassa, rikkipitoisuus painoprosentteina sekä polttoöljyn toimittajan edustajan allekirjoittama ja vahvistama ilmoitus siitä, että toimitettu polttoöljy on Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 14(1), 14 (4)(a) säännön ja 18(1) säännön vaatimusten mukainen. 18 sääntöä ei sovelleta hiileen kiinteässä muodossa eikä ydinpolttoaineisiin.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai -asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 48 kohta. Markkinoille saattaminen.* Markkinoille saattaminen perustuu määritelmään, joka on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta 2 artiklan kohdassa 3k. Kohdan mukaan markkinoille saattamisella tarkoitetaan meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista kolmansille eli kolmansille henkilöille, joka on tulkittu kaikiksi yhteisöön ja jäsenvaltioihin nähden kolmansiksi polttoaineen käyttäjiksi, tai asettamista näiden käyttöön vastiketta vastaan tai vastikkeetta aluksilla käytettäväksi polttoaineena jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla alueilla. Kolmannelle toimittamiseksi katsotaan myös toimittaminen jakeluun. Tähän ei sisälly meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittaminen tai asettaminen käyttöön vietäväksi ulkomaille alusten säiliöissä.

Määritelmä on nykyisen alusjäteasetuksen 1 §:n 8 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 49 kohta. Meriliikenteessä käytettävä polttoaine.* Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen määritelmä perustuu määritelmään, joka on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta 2 artiklan 3 alakohdassa. Kohdan määritelmän mukaan meriliikenteessä käytettävällä polttoaineella tarkoitetaan raakaöljystä saatavaa nestemäistä polttoainetta, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai jota käytetään aluksella, mukaan lukien ISO 8217:ssä määritellyt polttoaineet.

Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen määritelmä liittyy Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta lisätyn uuden 4 a artiklan mukaiseen Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden velvollisuuteen toteuttaa kaikki toimenpiteet sen varmistamiseksi, että meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuutta koskevia säännöksiä noudatetaan rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla sekä yhteisön satamiin tai satamista säännöllisesti liikennöivissä matkustaja-aluksissa, ja että meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita ei käytetä kyseisten jäsenvaltioiden aluemerien, talousvyöhykkeiden ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeiden alueilla, jotka kuuluvat rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeseen, jos polttoaineiden rikkipitoisuus ylittää 1,5 painoprosenttia. Näitä vaatimuksia sovelletaan kaikkien lippujen alla purjehtiviin aluksiin, mukaan luettuina alukset, jotka ovat lähteneet matkaan yhteisön ulkopuolelta.

Sääntö on tähän mennessä tullut voimaan Marpol-yleissopimuksen liitteessä VI olevassa 14.3.a säännössä tarkoitetun Itämeren alueen osalta 11 päivästä elokuuta 2006 ja IMO:n MEPC:n erillisen päätöksen nojalla Pohjanmeren osalta 11 päivästä elokuuta 2007. Jäsenvaltioiden on vastattava valvonnasta ainakin niiden lipun alla purjehtivien alusten osalta ja jos kyseessä on rikin oksidipäästöjen valvonta-alueisiin rajautuva jäsenvaltio, kaikkien lippujen alla purjehtivien alusten osalta sinä aikana, jonka ne ovat kyseisen jäsenvaltion satamassa. Jäsenvaltiot voivat toteuttaa myös muita kansainvälisen merioikeuden mukaisia noudattamisen valvontatoimia muiden alusten osalta.

Jäsenvaltioiden on Marpol 73/78-yleissopimuksen liitteessä VI olevan 18 säännön mukaisesti pidettävä yllä rekisteriä meriliikenteen polttoaineiden paikallisista toimittajista, valvottava polttoaineen luovutustodistuksia ja ryhdyttävä toimenpiteisiin määräysten rikkojia vastaan sääntöjen noudattamiseksi. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että meriliikenteessä käytettäviä dieselöljyjä ei saateta markkinoille niiden alueella, jos meriliikenteessä käytettävien dieselöljyjen rikkipitoisuus ylittää 1,5 painoprosenttia.

Määritelmä on nykyisen alusjäteasetuksen 1 §:n 6 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 50 kohta. Meriliikenteessä käytettävä dieselöljy.* Meriliikenteessä käytettävän dieselöljyn määritelmä perustuu määritelmään, joka on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta kohdassa d alakohtana 3a. Määritelmän mukaan meriliikenteessä käytettävällä dieselöljyllä tarkoitetaan meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys on ISO 8217:n taulukossa I olevien DMB- ja DMC-laatujen viskositeetin tai tiheyden mukainen.

Määritelmä on nykyisen alusjäteasetuksen 1 §:n 7 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 51 kohta. Meriliikenteessä käytettävä kaasuöljy.* Meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn määritelmä perustuu määritelmään, joka on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta kohdassa 3 b. Määritelmän mukaan meriliikenteessä käytettävällä kaasuöljyllä tarkoitetaan meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys on ISO 8217:n taulukossa I olevien DMX- ja DMA-laaturien viskositeetin tai tiheyden mukainen.

Direktiivissä 1999/32/EY on 4 artiklassa määritelty kaasuöljyn enimmäisrikkipitoisuus. Artiklan mukaan Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden alueella ei käytetä kaasuöljyjä, mukaan lukien meriliikenteessä käytettävät kaasuöljyt 1 päivästä heinäkuuta 2000 alkaen, jos näiden öljyjen rikkipitoisuus on suurempi kuin 0,20 painoprosenttia, ja 1 päivästä tammikuuta 2008 alkaen, jos näiden öljyjen rikkipitoisuus on suurempi kuin 0,10 painoprosenttia. Kaasuöljyn enimmäisrikkipitoisuusvaatimukset eivät koske eräitä Espanjan ja Ranskan Euroopan ulkopuolisia alueita, eräitä Portugalin alueita eikä Kreikkaa.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 52 kohta. Rikin oksidipäästöjen valvonta-alue.* Rikin oksidipäästöjen valvonta-alueista määrätään Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 2 säännön 11 kohdassa ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla noudatettavista vaatimuksista määrätään 14 säännössä. VI liitteen III lisäyksessä määrätään kriteereistä ja menettelytavoista rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden nimeämiseksi. Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 2 säännön 11 kohdan mukaan rikin oksidipäästöjen valvonta-alue tarkoittaa aluetta, missä erityisten pakollisten toimien omaksuminen alusten rikin oksidipäästöjen suhteen on tarpeen, jotta voidaan ehkäistä, vähentää ja valvoa ilman pilaantumista rikin oksideista ja siihen liittyviä haitallisia vaikutuksia maa- ja merialueilla. Rikin oksidipäästöjen valvonta-alueisiin kuuluvat ne alueet, jotka luetellaan VI liitteen 14 säännössä. Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 14 säännössä luetellaan Itämeren alue ja mikä tahansa muu alue, mukaan lukien satamat, jonka IMO nimeää III lisäyksen mukaisesti.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta 2 artiklan kohdassa 3 e viitataan rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden osalta merialueisiin, jotka IMO on määritellyt kyseisiksi valvonta-alueiksi Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteen VI mukaisesti;

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 53 kohta. Laiturissa oleva alus.* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta 2 artiklan kohdas-

sa 3i laiturissa olevilla aluksilla tarkoitetaan aluksia, jotka ovat turvallisesti kiinnitettyinä tai ankkuroituina yhteisön satamassa, kun niitä lastataan, puretaan tai ne odottavat satamassa, mukaan luettuna aika, jolloin ne eivät osallistu lastinkäsittelyoperaatioihin. Direktiivissä ei ole määritelty aluksen satamassa odottamisen tarkoitusta, vaan polttoaineiden rikkipitoisuusrajaa noudatetaan, olipa satamassa odottamisen tarkoitus mikä hyvänsä, jos aluksella joudutaan satamassa käyttämään polttoainetta. Satamassa ankkuroituna oleminen viittaa satama-alueeseen, jonka alueella myös satamamaksut peritään. Käsite viittaa paikallaan oleviin aluksiin, eikä satama-alueella liikkuviin aluksiin. Edellytetään kiinnittymistä tai ankkurointia sekä sitä, että alusta lastataan, puretaan tai sitä, että alus odottaa satamassa.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta lisätyn uuden 4 b artiklassa säädetään sisävesialuksissa ja yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa käytettävän polttoaineen enimmäisrikkipitoisuudesta. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita, joiden rikkipitoisuus ylittää 0,1 painoprosenttia, ei 1 päivästä tammi-kuuta 2010 alkaen käytetä seuraavissa aluksissa sisävesialuksissa eikä yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa, mutta kuitenkin siten, että laiva-henkilökunnalla on riittävästi aikaa toteuttaa tarvittava polttoaineen vaihto mahdollisimman pian laituriin saapumisen jälkeen ja mahdollisimman myöhään ennen lähtöä. Jäsenvaltioiden on vaadittava, että polttoaineen vaihto-ajankohta merkitään aluspäiväkirjaan. Vaatimuksia ei kuitenkaan eräissä tilanteissa sovelleta, näistä keskeisimmät ovat, jos alusten on julkaistun aikataulun mukaisesti määrä olla laiturissa alle kaksi tuntia eikä aluksiin, jotka sulkevat kaikki moottorinsa ja käyttävät maasähköä ollessaan satamassa. Lisäksi kohdassa on poikkeussäännökset sisävesialuksista merellä ja Kreikan osalta.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai -asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 54 kohta. Päästöjen vähentämisteknologia.* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta 2 artiklan kohdassa 3m tarkoitetaan päästöjen vähentämisteknologialla pakokaasujen puhdistusjärjestelmää tai muuta teknistä menetelmää, joka on tarkistettavissa ja toteutettavissa.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta lisättävässä uudessa 4 c artiklassa säädetään uusien päästönvähentämisteknologioiden koekäytöstä ja käytöstä. Artiklan mukaan Euroopan yhteisön jäsenvaltiot voivat, tarvittaessa yhteistyössä muiden jäsenvaltioiden kanssa, hyväksyä alusten päästönvähentämisteknologian koekäytön niiden lipun alla purjehtivissa aluksissa tai niiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla merialueilla.

Koekäytön aikana ei 4 a ja 4 b artiklan mukaisesti tarvitse täyttää aluksissa käytettävän polttoaineen enimmäisrikkipitoisuusvaatimuksia rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla, yhteisön satamiin tai satamista säännöllisesti liikennöivissä matkustaja-aluksissa, sisävesialuksissa tai yhteisön satamissa laiturissa olevissa, jos seuraavat edellytykset täyttyvät: Euroopan yhteisön komissiolle ja kaikille asianomaisille satamavaltioille ilmoitetaan asiasta kirjallisesti ainakin 6 kuukautta ennen koekäytön alkamista. Koekäyttöä koskevien lupien kesto ei ylitä 18 kuukautta. Kaikkiin koekäyttöihin osallistuviin aluksiin asennetaan laitteet, joiden tuloksia ei voida väärentää ja joilla jatkuvasti mitataan savutorvien kautta johdettavia pakokaasupäästöjä, ja laitteita käytetään koko koekäytön ajan. Kaikissa koekäyttöön osallistuvissa aluksissa saavutetaan päästöjen vähenemiset, jotka vastaavat vähintään niitä arvoja, joihin päädyttäisiin noudattamalla tässä direktiivissä määriteltyjä polttoaineen rikkipitoisuuden raja-arvoja. Asianmukaiset jätehuoltojärjestelmät ovat käytössä päästönvähentämismenetelmien tuottaman jätteen käsittelemiseksi koko koekäytön ajan. Koko koekäytön ajan arvioidaan vaikutuksia meriympäristöön, erityisesti ekosysteemeihin suljetuissa satamissa ja suistoissa. Koekäytön tulokset kokonaisuudessaan toimitetaan Euroopan yhteisön komissiolle ja saatetaan yleisesti saataville kuuden kuukauden kuluessa koekäytön päättymisestä.

Jäsenvaltion lipun alla purjehtivien alusten päästönvähentämisteknologiat hyväksytään meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean (COSS-komitea) perustamisesta 5 päivänä marraskuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2099/2002 3 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen ottaen huomioon IMO:n laatimat suuntaviivat, koekäyttöjen tulokset, vaikutukset ympäristöön, mukaan lukien saavutettavissa olevat päästövähennykset, sekä vaikutukset ekosysteemeihin suljetuilla satama-alueilla, satamissa ja suistoissa, seuranta ja tarkistusten toteutettavuus.

Vaihtoehtona 4 a ja 4 b artiklan vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle jäsenvaltiot voivat sallia alusten käyttävän hyväksytyjä päästönvähentämisteknologioita. Edellytyksenä on seuraavien vaatimusten täyttäminen: Alukset saavuttavat jatkuvasti päästöjen vähenemiset, jotka vastaavat vähintään niitä arvoja, joihin päädyttäisiin noudattamalla direktiivissä määriteltyjä polttoaineen rikkipitoisuuden raja-arvoja. Alukset on varustettu päästöjen jatkuvaan valvontaan tarkoitettulla laitteistolla. Jäsenvaltioiden on osoitettava täydellisesti asiakirjoin, että suljettuihin satamiin ja suistoihin lasketuilla jätevirroilla ei ole vaikutusta ekosysteemeihin niiden kriteereiden perusteella, jotka satamavaltioiden viranomaiset ovat ilmoittaneet IMO:lle.

Määritelmä on nykyisen alusjäteasetuksen 1 §:n 9 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 55 kohta. Sisävesialus.* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käy-

tettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta 2 artiklan 3j kohdassa tarkoitetaan sisävesialuksella erityisesti sisävesiväylällä käytettäväksi tarkoitettua alusta, sellaisena kuin se on määritelty sisävesialuksen teknisistä vaatimuksista 4 päivänä lokakuuta 1982 annetussa neuvoston direktiivissä 82/714/ETY, mukaan luettuina kaikki alukset, joille on myönnetty yhteisön sisävesialustodistus, sellaisena kuin se on määritelty direktiivissä 82/714/ETY tai todistus, joka on myönnetty Reinin vesiliikenteestä tehdyn tarkistetun yleissopimuksen 22 artiklan mukaisesti.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta uudessa 4 b artiklassa säädetään sisävesialuksissa ja yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa käytettävän polttoaineen enimmäisrikkipitoisuudesta. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita, joiden rikkipitoisuus ylittää 0,1 painoprosenttia, ei 1 päivästä tammi-kuuta 2010 alkaen käytetä seuraavissa aluksissa sisävesialuksissa eikä yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa, mutta kuitenkin siten, että laiva-henkilökunnalla on riittävästi aikaa toteuttaa tarvittava polttoaineen vaihto mahdollisimman pian laituriin saapumisen jälkeen ja mahdollisimman myöhään ennen lähtöä. Jäsenvaltioiden on vaadittava, että polttoaineen vaihto-ajankohta merkitään aluspäiväkirjaan. Vaatimuksia ei kuitenkaan eräissä tilanteissa sovelleta, näistä keskeisimmät ovat, jos alusten on julkaistun aikataulun mukaisesti määrä olla laiturissa alle kaksi tuntia eikä aluksiin, jotka sulkevat kaikki moottorinsa ja käyttävät maasähköä ollessaan satamassa. Lisäksi kohdassa on poikkeussäännökset sisävesialuksista merellä ja Kreikan osalta.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai -asetuksessa.

Kiinnittymisenestojärjestelmiä koskevat määritelmät

*1 luvun 2 §:n 56 kohta. Kiinnittymisenestojärjestelmä.* Määritelmä vastaa AFS-yleissopimuksen 2 artiklan 2 kappaleen määritelmää. Määritelmä vastaa niin ikään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 782/2003 organisten tinayhdisteiden kieltämiseksi aluksissa (TBT -asetus) 2 artiklan 1 kohtaan sisältyvää määritelmää, jonka mukaan kiinnittymisenestojärjestelmällä tarkoitetaan pinnoitetta, maalia, pintakäsittelyä, pintaa tai laitetta, jota käytetään aluksella vähentämään tai estämään ei-toivottujen eliöiden kiinnittymistä sen pintaan.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai -asetuksessa, koska niissä ei ole kiinnittymisenestoaineita koskevia säännöksiä.

*1 luvun 2 §:n 57 kohta. AFS-yleissopimus.* AFS-yleissopimuksella tarkoitetaan vuonna 2001 Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) hyväksyttyä kansainvälistä yleissopimusta alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamiseksi (International Convention on the Control of Harmful Anti-

Fouling Systems on Ships, 2001). Suomi allekirjoitti sopimuksen kesäkuussa 2002. AFS-yleissopimusta koskeva hallituksen esitys on tarkoitus antaa keväällä 2008. AFS-yleissopimus tulee kansainvälisesti voimaan 18 päivänä syyskuuta 2008. Suomea jo ennestään sitoo haitallisten kiinnittymisenestoaineiden osalta TBT-asetus. AFS-yleissopimuksella tarkoitetaan myös siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa, koska niissä ei ole kiinnittymisenestoaineita koskevia säännöksiä.

*1 luvun 2 §:n 58 kohta. TBT-asetus.* TBT-asetuksella tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 782/2003 orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa. Asetus tuli voimaan 10 päivänä toukokuuta 2003. Asetus vastaa pitkälti AFS-yleissopimuksen määräyksiä ja sillä kiellettiin orgaanisten tinayhdisteiden käyttö yhteisön jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivissa aluksissa sekä kaikissa yhteisön jäsenvaltioiden satamiin saapuvissa aluksissa niiden lipusta riippumatta. TBT-asetus sitoo Suomea suoraan, eikä sitä saateta erikseen voimaan Suomessa.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa, koska niissä ei ole kiinnittymisenestoaineita koskevia säännöksiä.

#### Muut määritelmät

*1 luvun 2 §:n 59 kohta. Kotimaan liikenne.* Kotimaan liikenteen määritelmä vastaa kotimaanliikenteen määritelmää, joka on alusten katsastuksesta annetun asetuksen (1123/1999) 2 §:n 9 kohdassa. Määritelmä on vastaavan sisältöisenä tarkoitus sisällyttää myös laadittavaan alusten katsastusta koskevaan lainsäädäntöön. Kotimaanliikenne ei sisällä Suomen aluevesien ulkopuolelle suuntautuvia risteilymatkoja. Kotimaanliikenteen määritelmällä on alusjätelaissa vähäinen merkitys, koska Marpol 73/78 –yleissopimus koskee merialueella tapahtuvaa liikennettä siitä riippumatta, tapahtuuko matka suomalaisten satamien välillä vai Suomen ja ulkomaan satamien välillä. Osa kotimaanliikenteestä on siten Marpol 73/78 –yleissopimuksessa tarkoitettua meriliikennettä. Sisävesialueella ja kotimaan liikenteessä purjehtiville aluksille voidaan alusjätelain perusteella antaa vastaavat tarkemmat säännökset kuin Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä purjehtiville aluksille. Lisäksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta on säännöksiä sisävesialuksia koskien. Kotimaanliikenteeksi katsotaan myös matkat Saimaan kanavaa pitkin Viipuriin sekä liikenne Vihreojn ja Viipurin välillä.

Määritelmä on nykyisen alusjäteasetuksen 1 §:n 4 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 60 kohta. Kansainvälinen liikenne.* Kansainvälisen liikenteen määritelmä vastaa kansainvälisen liikenteen määritelmää, joka on alusten katsastuksesta annetun asetuksen (1123/1999) 2 §:n 13 kohdassa. Määritelmään kuitenkin sisällytetty myös merimatkat Suomen satamasta Suomen

aluevesien ulkopuolelle lukuun ottamatta tämän pykälän 59 kohdassa tarkoitettua tapausta. Niinpä matkustaja-alusristeilyt suomalaisesta satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle olisivat kansainvälistä liikennettä lukuun ottamatta jo aiemmin voimassa ollutta tapausta, jonka mukaan matkat Saimaan kanavaa Viipuriin ja liikenne Vihreojn ja Viipurin välillä rinnastettaisiin kotimaanliikenteeseen. Kansainvälistä liikennettä olisivat myös merimatkat Suomen aluevesirajan ulkopuolella sijaitseville alustoille. Kansainvälinen liikenne on Suomessa käytännössä kokonaan Marpol 73/78 – yleissopimuksessa tarkoitettua merialueella tapahtuvaa liikennettä.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa.

*1 luvun 2 §:n 61 kohta. Satama.* Sataman määritelmä vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) 2 a §:n 9 kohdan sataman määritelmää. Satamalla tarkoitetaan alusjätedirektiivissä 2000/59/EY 2 artiklan h kohdassa paikkaa tai maantieteellistä aluetta, jossa on tehty sellaisia parannustoita ja joka on varustettu siten, että se voi pääasiallisesti ottaa vastaan aluksia, mukaan lukien kalastusalukset ja huviveneet.

Sataman määritelmään sisältyisi voimassa olevan aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) 2 a §:n 9 kohdan sataman määritelmän mukainen täsmennys, jonka mukaan satamalla ei kuitenkaan tarkoitettaisi paikkaa tai aluetta, jonka aluksille tarkoitetut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäiset. Säännös vastaa Suomessa vallitsevia olosuhteita, joiden mukaan kauppamerenkulun satamia sekä huvivenesatamia ainakin kotisatamia ja käyntisatamia pääsääntöisesti pidetään satamina. Huvivenesatamalla tarkoitettaisiin satamia, jotka palvelevat pääosin huviveneliikennettä. Huvivenesatamat on mahdollista luokitella eri tavoin. Kotisatamalla tarkoitettaisiin paikkaa, jossa veneitä pääasiallisesti säilytetään veneilykauden aikana, olivatpa nämä kunnallisia, kaupallisia tai kerhojen ylläpitämiä satamia. Käyntisatamalla tarkoitettaisiin paikkaa, jossa veneillä voi käydä kaupassa, asioimassa, lepäämässä, yöpymässä tai veneen huollossa. Lisäksi huvivenesatamiin voitaisiin lukea erilaiset vierassatamat, palvelusatamat ja vieraslaiturit. Esimerkiksi retkisatamaa, jossa on vai nuotiopaikka, jätehuolto ja käymälä, ei pidettäisi satamana. Ehdotetun lain mukaiset huvivenesatamia koskevat velvollisuudet liitettäisiin ehdotetun lain 9 ja 10 luvuissa sen sijaan huvivenesataman venepaikkamäärään eikä sen mahdolliseen luonteeseen kotisatamana, käyntisatamana tai muuna huvivenesatamana.

Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 9 kohdassa.

*1 luvun 2 §:n 62 kohta. Sataman pitäjä.* Sataman pitäjällä tarkoitettaisiin sitä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä. Tämä kriteeri on ensi sijainen sataman pitäjän määrittämiseksi satamassa.

Joissakin huvivenesatamissa eli satamissa, jotka on tarkoitettu pääosin palvelemaan huviveneliikennettä, ei aina peritä satamamaksua tai vastaavaa muuta



maksua. Tällöinkin ratkaisevaksi kriteeriksi jäisi se, että sataman pitäjä on se, joka vastaa toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä.

Jos satamassa on useita satamaoperaattoreita eli ”useita satamia sisäkkäin” kuten saattaa olla eräissä suurissa kauppamerenkulun satamissa ja monissa huvivenesatamissa, joissa toimii useita venekerhoja ja kunnan tai muun toiminnan harjoittajan huvivenesatama, toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä vastaaminen ei ole aina lähtökohtaisesti selvää. Jotta tällöinkin voidaan löytää sataman pitäjä, joka on vastuussa sataman pitäjälle tämän lain mukaan kuuluvista velvoitteista, voidaan käyttää kriteerinä satamamaksua. Sitä, joka perii satamamaksun tai siihen verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä, pidettäisiin sataman pitäjänä.

Sataman pitäjän määrittely ehdotetaan otettavaksi alusjätelakiin voimassa olevasta aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetusta laista (300/1979) poiketen ensimmäistä kertaa, koska alusjätedirektiivin mukaiset satamaa koskevat velvoitteet eivät ole toteutuneet riittävässä määrässä etenkin huvivenesatamien osalta. Keskeisenä syynä on pidetty vastuutahoa koskevaa epäselvyyttä, joka on osaksi perustunut siihen, että alusjätedirektiivissä ei ole määritelty satamanpitäjää. Satamanpitäjän määrittelyllä ja jätehuoltosuunnittelua koskevien säännösten saattamisella toimivammaksi pyritään poistamaan esiintyneitä epäkohtia. Sataman pitäjän määrittely perustuisi Suomen kansalliseen lainsäädäntöön.

Huvivenesatamat, jotka on tarkoitettu pääosin palvelemaan huviveneliikennettä, voidaan jakaa käyttötarkoituksen mukaan erilaisiin ryhmiin. Huvivenesatamillakin on satamanpitäjä, joka vastaa toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä, vaikka ei perisikään satamamaksua tai siihen verrattavaa yleistä käyttömaksua. Vähintään 10 venepaikan huvivenesatamat olisivat ehdotetun alusjätelain mukaan pääsääntöisesti vähäistä suurempia satamia, mutta sataman jätehuoltosuunnitteluvuoroituksen sijasta 10 – 49 venepaikan huvivenesataman pitäjiä koskisivat pieniä huvivenesatamia koskevat erityissäännökset.

Määritelmää ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai -asetuksessa, koska niissä ei erikseen säännellä sitä, ketä on pidettävä sataman pitäjänä.

### **1 luvun 3 §. Lain soveltamisala.**

Pykälällä ei muutettaisi nykyisen alusjätelain sisältöä. Nykyisessä alusjätelaissa säännellään vastaavista asioista lain 1 §:ssä ja asetuksen 2 §:ssä. Ehdotettu 3 §:n 1 momentti ilmaisee aiempaa täsmällisemmin voimassa olevien kansainvälisten velvoitteiden sisällön, 2 momentilla täsmennetään nykyistä alusjätelain ja jätelain soveltamisalojen rajaa voimassa olevien säännösten mukaisesti. Ehdotettu 3 momentti vastaisi nykyisen alusjäteasetuksen 2 §:n 3 momenttia.

Pykälän 1 momentin mukaan alusjätelakia sovellettaisiin kaikkiin suomalaisiin aluksiin ja kaikkiin aluksiin, mukaan lukien muut kuin Suomen lipun alla purjehtivat alukset, jotka ovat Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä.

Niiltäkin osin kuin Marpol 73/78 –yleissopimus, Helsingin sopimus, Euroopan yhteisön säädökset ja Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet eivät koske kotimaanliikennettä ja sisävesialuetta, vastaavat säännöt koskevat ehdotetun alusjätelain ja sen nojalla annettavien säännösten ja määräysten mukaan myös sisävesialuetta ja kotimaanliikennettä. Suomalaiseen alukseen tätä lakia sovellettaisiin myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella, tämä ei kuitenkaan poista rantavaltiolle kuuluvia oikeuksia. Säännös vastaa aiemmin voimassa olevaa käytäntöä. Pykälän 1 momentin mukaan alusjätelakia sovellettaisiin myös aluksilla käytettävään polttoaineeseen. Polttoainetta koskevat säännökset ovat lain ilmaan meneviä päästöjä koskevassa luvussa.

Pykälän 2 momentin mukaan tätä lakia sovelletaan myös alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanottoon. Pykälän 2 momentin mukaan ehdotetussa alusjätelaissa tarkoitettuihin jätteisiin sovellettaisiin sen sijaan jätelakia (1072/1993) sen jälkeen, kun jätteet on siirretty satamassa olevaan vastaanottolaitteeseen. Vastaava säännös sisältyy myös jäteasetuksen 1 §:n 1 kohtaan. Jätelaki (1072/1993) koskee jätettä, sen syntymisen ehkäisemistä sekä sen vaarallisen tai haitallisen ominaisuuden vähentämistä, jätteen hyödyntämisen edistämistä, jätehuollon muuta järjestämistä, roskaantumisen ehkäisemistä sekä roskaantuneen alueen puhdistamista. Jätelain soveltamisalaa koskevan 2 §:n mukaan jätelakia ei sovelleta merensuojelulaissa (1415/1994) tarkoitettuun luvan nojalla mereen sijoitettavaan jätteeseen. Jätteestä aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä säädetään lisäksi ympäristönsuojelulaissa (86/2000). Jätelain 12 §:n mukaan jätteen haltijan on huolehdittava jätteen hyödyntämisen tai käsittelyn järjestämisestä. Jätelain ja alusjätelain soveltamisalan rajan katsotaan olevan voimassa olevan alusjätelain (300/1979) ja alusjätedirektiivin 2000/59/EY mukaisesti siinä, että alusjätelain mukaan määräytyy velvollisuus toimittaa jätteet satamassa olevaan jätteiden keräykseen ja velvollisuus jätteen keräyksen järjestämisestä satamassa, mutta jätteistä huolehtiminen sen jälkeen, kun jätteet on siirretty satamassa olevaan vastaanottolaitteeseen, tapahtuisi jätelain mukaisesti. Tähän tehtävien ja toimivallan jakoon liittyy myös tehtävien jaottelu satamien jätehuollon valvonnassa, valvova viranomainen olisi alusjätelain 12 luvun 4 §:n mukaan alueellinen ympäristökeskus. Vastaavasti jätelain 37 §:n mukaan alueellinen ympäristökeskus ohjaa ja kehittää jätelaissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitettujen tehtävien hoitamista alueellaan sekä valvoo näiden säännösten ja määräysten noudattamista. Lisäksi jätelain 38 §:n mukaan kunnan ympäristönsuojelun hallinnosta annetussa laissa (64/1986) tarkoitettu kunnan ympäristönsuojeluviranomainen valvoo jätelaissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista kunnassa. Jätelakiin on sisällytetty jätteiden siirrosta annetun asetuksen (EY) N:o 1013/2006 edellyttämät muutokset.

Pykälän 3 momentin mukaan alusjätelain soveltamisalaan eivät kuulu merenpohjan kivennäisvarojen hyödyntämiseen tähtäävässä toiminnassa syntyneet päästöt. Näiden päästöjen sulkeminen pois tämän lain soveltamisalasta perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen 2 artiklan 3 kappaleen b kohdan ii alakohtaan. Ehdotetun alusjätelain 2 luvussa kuitenkin säädettäisiin Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteeseen perustuen öljynporauslauttoja koskevista vaatimuksista.

*Alusjätelain suhde muuhun aluksista aiheutuvaa ympäristön pilaantumista koskevaan lainsäädäntöön:*

*Aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuminen*

Aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjumisesta säädettäisiin öljyvahinkojen torjuntalaissa. Öljyvahinkojen torjuntalakia sovellettaisiin alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan. Lailla pyritään asianmukaiseen torjuntaan varautumiseen, mahdollisten vahinkojen nopeaan ja tehokkaaseen torjuntaan sekä vahinkojen seurausten korjaamiseen niin, että ihmisille, omaisuudelle ja ympäristölle aiheutuvat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi. Ehdotettavaan öljyvahinkojen torjuntalakiin on tarkoitus sisällyttää ne öljyn ja kemikaalien torjuntaa koskevat säännökset, jotka aiemmin ovat sisällyneet voimassa olevaan aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979). Ehdotettavassa alusjätelaissa olisivat puolestaan säännökset öljyn ja haitallisten nestemäisten aineiden päästämistä koskevat kiellot ja rajoitukset sekä jätteiden vastaanottoa satamissa koskevat säännökset. Aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuudesta viranomaiselle öljyn, haitallisen nestemäisen aineen päästöistä tai kun päästön mahdollisuus on olemassa, säädettäisiin kuitenkin sekä öljyvahinkojen torjuntalaissa että alusjätelain 11 luvussa. Siitä, mikä on lain vastainen öljypäästö tai haitallisten nestemäisten aineiden päästö, säädettäisiin alusjätelain 2 ja 4 luvussa ja alusjätelain nojalla valtioneuvoston asetuksessa alusjätteistä (jatkossa alusjäteasetus). Siitä mikä on torjuntatoimet käynnistävä alusöljyvahinko tai aluskemikaalivahinko, säädettäisiin öljyvahinkojen torjuntalaissa.

*Maista peräisin olevien jätteiden kuljettaminen aluksella*

Maista peräisin olevien jätteiden kuljettamisesta aluksella säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa jätteiden siirrosta (EY) N:o 1013/2006 (EY:n jätteesiirtoasetus). Aluksella mahdollisesti kuljetettavien, maalta peräisin olevien jätteiden kuljetuksesta ei sen sijaan säädetä tässä laissa. Suomessa asetusta täydentävät kansalliset säännökset sisältyvät jätelakiin (1072/1993), jota muutettiin asetuksen johdosta 12 päivänä heinäkuuta 2007 voimaan tulleella lailla (747/2007).

Aluksella mahdollisesti kuljetettavien, maalta peräisin olevien jätteiden kuljetuksesta ja sen mahdollisesti aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta säädetään kansainvälisesti myös Yhdistyneiden kansakuntien (YK) merioikeusyleissopimuksen (UNCLOS) 195, 207, 211, 213 ja 216 artiklassa, jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyssä yleissopimuksessa 1972 (SopS 33/1979) (London Dumping Convention) sekä talousvyöhykelaissa (1058/2004), merensuojelulaissa (1415/1994) ja ympäristönsuojelulaissa (86/2000).

*Muut kuin aluksen tavanomaiseen toimintaan liittyvät meren pilaantumisen ehkäisemiseksi kielletyt toimet*

Merensuojelulaissa (1415/1994) säädetään meren pilaantumisen ehkäisemiseksi kielletyistä toimista Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella. Ympäristönsuojelulaissa (86/2000) on vastaavasti Suomen sisävesialuetta, aluevesiä ja talousvyöhykettä koskevia säännöksiä. Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä säädetäisiin kuitenkin alusjätelaissa ja öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjunnasta säädetäisiin öljyvahinkojen torjuntalaissa.

Merensuojelulain soveltamisala eroaa lain 2 §:n 3 momentin määritelmän mukaisesti alusjätelain ja öljyvahinkojen torjuntalain soveltamisalasta. Koska alusjätelaissa säädetään alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvasta ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä ja öljyvahinkojen torjuntalaissa säädetään aluksista aiheutuvien öljy- ja kemikaalivahinkojen torjunnasta, merensuojelulakia ei sovelleta alusjätelain mukaiseen ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen, eikä niihin toimenpiteisiin, joista säädetään öljyvahinkojen torjuntalaissa.

Merensuojelulakia sovelletaan meren pilaantumisen estämiseen ja muuhun merensuojeluun Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella. Merensuojelusta Suomen sisävesialueella, aluevesillä sekä Suomen talousvyöhykkeellä säädetään vastaavasti ympäristönsuojelulain 9 §:ssä. Meren pilaantumista aiheuttaviksi toimiksi katsotaan merensuojelulain pilaamiskieltoa koskevassa 1 §:ssä toiminta, josta mereen joutuu joko suoraan tai välillisesti ainetta tai energiaa, joka voi vaarantaa ihmisen terveyden, vahingoittaa elollisia luonnonvaroja tai meren elämää, estää kalastusta tai muuta oikeutettua meren käyttöä, huonontaa meren käyttömahdollisuuksia, vähentää viihtyisyyttä tai aiheuttaa muuta näihin rinnastettavaa haittaa. Merensuojelulain 7 § sisältää mereen laskemista (dumppaamista) koskevan kiellon ja 8 § jätteen polttamiskiellon. Merensuojelulain dumppaamis- ja jätteen polttamiskiellot ovat ehdottomia, toisin kuin useat aluksen tavanomaisessa toiminnassa sovellettavat alusjätelain alusjätettä koskevat kiellot ja jätteen polttamiskielto.

Ympäristönsuojelulain (86/2000) 9 §:n mukaan Suomen maa-alueella, sisävesialueella, aluevesillä tai talousvyöhykkeellä ei saa ryhtyä toimeen, josta voi aiheutua merensuojelulaissa tarkoitettua meren pilaantumista Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella. Suomen aluevesille tai talousvyöhykkeelle ei saa upottamis- tai muussa hylkäämistarkoituksessa laskea jätettä tai muuta ainetta suomalaisesta tai ulkomaisesta aluksesta tai merensuojelulain 4 §:n 2 kohdassa tarkoitettua avomeriyksiköstä (poraustalut jne.) taikka upottaa tai hylätä alusta, avomeriyksikköä ottaen huomioon, mitä vastaavasta toimenpiteestä talousvyöhykkeen ulkopuolella säädetään merensuojelulain 7 §:n 3 momentissa. Sama koskee aineen kaatamista rannalta mereen upottamis- tai hylkäämistarkoituksessa.

*Aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäiseminen Etelämanneralueella*

Aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä Etelämanneralueella (60. eteläisen leveyspiirin eteläpuolisella alueella) säädetään Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetussa laissa (28/1998) ja Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetussa asetuksessa (122/1998). Aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemiseksi Etelämanneralueella sovelletaan alusjätelakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä, jollei Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain 6 luvussa toisin säädetä. Lakia sovelletaan suomalaiseen alukseen ja ulkomaiseen alukseen, joka osallistuu laissa tarkoitettuun Suomesta järjestettyyn tai Suomesta Etelämanneralueelle suuntautuvaan toimintaan. Etelämanneralueella on lain mukaan kiellettyä öljyn, öljypitoisen seoksen, vaarallisen nestemäisen aineen, käymäläjäteveden sekä kiinteän jätteen päästäminen aluksesta mereen sen mukaan kuin lain 6 luvussa säädetään. Kiellettyä on myös jätteen avopoltto. Lain 6 luvun mukaan Etelämanneralueella on kielletty päästämästä mereen vaarallista nestemäistä ainetta ja kemiallista tai muuta nestemäistä ainetta, joka määränsä tai sisältönsä vuoksi on haitallista meriympäristölle. Kiinteän jätteen ja käymäläjäteveden päästäminen aluksesta mereen Etelämanneralueella on kielletty siten kuin asetuksella säädetään. Aluksessa on oltava riittävän suuret säiliöt öljyn, öljyisen painolastiveden, säiliöiden pesuveden sekä muiden öljyjätteiden tai öljypitoisten seosten, kiinteiden jätteiden ja vaarallisten nestemäisten aineiden varastointia varten. Jätteet on tyhjennettävä Etelämanneralueen ulkopuolella sijaitseviin vastaanottolaitteistoihin. Laissa on valtuudet säätää asetuksella eräistä päiväkirjamerkinnöistä. Asetuksella on eräin varsin tiukoin edellytyksin mahdollistettu ruoantähtäiden ja käymäläjäteveden päästäminen mereen aluksista.

*Euroopan yhteisön kaksoisrunkoasetus*

Öljysäiliöalusten meriturvallisesta ja onnettomuuksien vaikutuksia ennalta ehkäisevästä alusten rakennetta koskevasta yksirunkorakenteen kiellosta ja kaksoisrunkovaatimuksesta ja vaatimuksen nopeutetusta käyttöön otosta säädetään yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2978/94 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa 417/2002/EY (EY:n kaksoisrunkoasetus). Asetus on Suomessa suoraan sovellettavaa oikeutta.

*Kemikaaleja koskevat rajoitukset*

Kemikaalien rekisteröinnistä, arvioinnista, lupamenettelyistä ja rajoituksista säädetään nykyisin keskeisiltä osin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1907/2006 (REACH-asetus) Euroopan kemikaaliviraston perustamisesta, direktiivin 1999/45/EY muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 793/93, komission asetuksen (EY) N:o 1488/94, neuvoston direktiivin 76/769/ETY ja komission direktiivien 91/155/ETY, 93/67/ETY, 93/105/EY ja 2000/21/EY kumoamisesta.

### *Vaarallisten kiinteiden aineiden kuljetus kappaletavarana*

Vaarallisten kiinteiden aineiden kuljetuksesta kappaletavarana säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja sen nojalla annetuissa asetuksissa. Lain tarkoituksena on ehkäistä ja torjua vahinkoa ja vaaraa, jota vaarallisten aineiden kuljetus saattaa aiheuttaa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Lakia sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetukseen suomalaisessa aluksessa Suomen vesialueilla ja Suomen vesialueiden ulkopuolella sekä ulkomaisessa aluksessa Suomen vesialueilla. Samaa lakia sovelletaan myös tiellä, rautatiellä ja muussa raideliikenteessä sekä ilma-aluksessa Suomen alueella ja suomalaisessa ilma-aluksessa Suomen alueen ulkopuolella. Lakia sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetukseen myös satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa. Näissä paikoissa tätä lakia sovelletaan myös vaarallisten aineiden tilapäiseen säilytykseen. Laki ei kuitenkaan koske vaarallisten aineiden meri- ja sisävesikuljetusta irtolastina eikä neste- ja kaasusäiliöaluskuljetusta, eikä vaarallisten aineiden kuljetusta huviveneellä, jonka pituus on alle 45 metriä. Kuljetuksen lisäksi lakia sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuihin pakkauksiin, säiliöihin ja ajoneuvoihin. Laissa vaarallisella aineella tarkoitetaan ainetta, joka räjähdys-, palo-, tartunta- tai säteilyvaarallisuutensa, myrkyllisyytensä, syövyttävyytensä taikka muun sellaisen ominaisuutensa vuoksi saattaa aiheuttaa vahinkoa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Mitä laissa säädetään vaarallisesta aineesta, sovelletaan myös vaarallisiin seoksiin, esineisiin, välineisiin, tavaroihin, tyhjiin pakkauksiin, muuntogeenisiin organismeihin ja mikro-organismeihin. Kuljetukseen sisältyy sekä vaarallisen aineen ja vaarallista ainetta sisältävän kollin ja säiliön varsinainen kuljetus että kuljetusvälineeseen kuormaaminen, lastaaminen, purkaminen ja käsittely. Aluskuljetuksella laissa tarkoitetaan kuljetusta kappaletavarana aluksella pakkauksissa, kuljetussäiliöissä, konteissa tai muulla vastaavalla tavalla. Vaarallisten aineiden kuljetukseen sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain lisäksi, mitä tavarankuljetuksesta muutoin säädetään, jollei Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu. Kemikaalien varastoinnista ja säilyttämisestä säädetään kemikaalilaissa ja räjähdysvaarallisista aineista annetussa laissa (263/1953). Radioaktiivisista aineista, ydinaineista ja ydinjätteistä säädetään lisäksi säteilylaissa (592/1991) ja ydinenergialaissa (990/1987).

Vaarallisista aineista annettua lakia sovelletaan alusjätelain sijasta, kun kysymys on vaarallisten aineiden kuljettamisesta pakattuna. Vaarallisten aineiden kuljettamiseen pakattuna liittyy IMDG-koodi, jolla tarkoitetaan Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n pakattujen vaarallisten aineiden merikuljetussäännöstöä, joka on saatettu voimaan SOLAS –yleissopimuksen VII luvun osan A ja Marpol 73/78 –yleissopimuksen III liitteen perusteella. Öljyn ja haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamisesta irtolastina säädetään alusjätelaissa.

Kiinteiden vaarallisten aineiden kuljetuksesta irtolastina säädetään IMO:n hyväksymässä suosituksen luonteisessa BC-koodissa. IMO on parhaillaan laati-

massa sitovaa IMSBC-koodia vaarallisten aineiden kuljettamisesta irtolastina, jonka Suomi aikoo saattaa kansallisesti voimaan.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavarana on voimassa pakattujen vaarallisten aineiden kuljetuksesta ro-ro-aluksissa Itämerellä koskeva yhteistyöpöytäkirja (Memorandum of Understanding), jonka Suomi on saattanut kansallisesti voimaan. Määräykset ovat vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) 24 §:n 2 momentin nojalla voimassa Merenkululaitoksen määräyksinä.

### *Kaasusäiliöalukset*

Kaasusäiliöaluksia koskevista rakenne-, laite- ja toimintavaatimuksista säädetään merilain (674/1994) ja nykyisen alusjätelain (300/1979) nojalla annetussa asetuksessa kemikaali- ja kaasusäiliöaluksista (244/1982) ja Merenkululaitoksen määräyksessä kemikaali- ja kaasusäiliöaluksista 14.6.2002 Dnro 1/30/2002. Kaasusäiliöaluksia koskevat vaatimukset perustuvat SOLAS-yleissopimukseen kun taas kemikaalisäiliöaluksia koskevat vaatimukset perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteeseen. Ehdotetulla alusjätelaillla kemikaali- ja kaasusäiliöalusasetus jäisi edelleen voimaan. Asetus on tarkoitus uusien valmisteilla olevan alusturvallisuuslainsäädännön kokonaisuudistuksen yhteydessä.

### *Euroopan yhteisön sivutuoteasetus*

Tämän lain säännösten ohella sovelletaan Euroopan yhteisön sivutuoteasetuksen eli muiden kuin ihmisravinnoksi tarkoitettujen eläimistä saatavien sivutuotteiden terveyssäännöstä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o (1774/2002) säännöksiä. Asetuksella asetetaan vaatimuksia muun muassa kolmansista maista yhteisön satamiin tulevien alusten kiinteisiin jätteisiin kuuluvien ruokajätteiden, entisten elintarvikkeiden käsittelylle.

### *Euroopan yhteisön TBT-asetus*

Orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa säädetään Euroopan yhteisön TBT-asetuksessa eli orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 782/2003 ja orgaanisten tinayhdisteiden markkinoille luovuttamisen ja käytön rajoittamisesta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (871/2002). Asetuksella kielletään orgaanisia tinayhdisteitä sisältävien vapaasti liukenevien vesiliöiden kiinnittymisenestoaineiden saattaminen markkinoille. Lisäksi asetuksella kielletään orgaanisten tinayhdisteiden ja niitä sisältävien valmisteiden käyttö kiinnittymisenestoaineena aluksen rungossa mukaan lukien painolastivesitankit ja muut sisäpuoliset tilat. Asetus tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2003 ja sillä pantiin täytäntöön komission direktiivi 2002/62/EY tiettyjen vaarallisten aineiden ja valmisteiden markkinoille saattamisen ja käytön rajoituksista koskevien jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä

annetun neuvoston direktiivin 76/769/EY liitteen I mukauttamisesta tekniikan kehitykseen yhdeksannen kerran (orgaaniset tinayhdisteet).

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 782/2003 orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa, jäljempänä TBT-asetus, tuli voimaan 10 päivänä toukokuuta 2003. TBT-asetuksen tarkoituksena on vähentää tai poistaa alusten kiinnittymisenestojärjestelmissä käytettävien TBT-yhdisteiden meriympäristölle ja ihmisten terveydelle aiheuttamia haitallisia vaikutuksia. Sen sisältö vastaa pitkälti AFS-yleissopimuksen määräyksiä.

*Kiinnittymisenestojärjestelmän hyväksyminen, rekisteröinti ja markkinoille saattaminen*

Kiinnittymisenestojärjestelmän hyväksymiseen ja rekisteröintiin ja markkinoille saattamisen valvontaan sovelletaan, mitä kemikaalilaissa (744/1989) ja sen nojalla annetuissa säännöksissä säädetään. Kemikaalilaissa säädetään kemikaaleista sekä niiden valmistuksesta, maahantuonnista, markkinoille luovuttamisesta, jakelusta, pakkaamisesta, myynnistä ja muusta luovuttamisesta, varastoinnista, hallussapidosta ja säilyttämisestä, käytöstä, maastaviennistä, testaamisesta, mainostamisesta sekä muusta näihin rinnastettavasta kemikaalien käsitteystä. Kemikaalilakia sovelletaan myös haitallisiin kiinnittymisenestojärjestelmien hyväksyntään, rekisteröintiin ja valvontaan. Valvovana viranomaisena toimii Suomen ympäristökeskus.

*Huvivenelaki*

Huviveneiden melu- ja pakokaasupäästöihin sovelletaan sen lisäksi mitä tässä laissa säädetään, mitä eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa (621/2005) ja valtioneuvoston asetuksessa huviveneiden ja vesiskoottereiden turvallisuudesta ja melupäästöistä sekä huviveneisiin ja vesiskoottereihin asennettavien moottoreiden melu- ja pakokaasupäästöistä (748/2005) (huvivenelaki) säädetään.

Huvivenelain (621/2005) eräänä tarkoituksena on suojella ympäristöä huviveneiden ja vesiskoottereiden moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöiltä. Huvivenelaki perustuu huviveneitä koskevien jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 94/25/EY, sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/44/EY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1882/2003 (huvivenedirektiivi).

Huvivenelaissa huviveneellä tarkoitetaan tyypistä tai kuljetuskoneistosta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua venettä, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä. Se seikka, että samaa venettä voidaan vuokrata tai käyttää vapaa-ajan veneilykoulutukseen, ei estä veneen kuulumista huvivenelain soveltamisalaan, kun vene saatetaan markkinoille virkistyskäyttöä varten. Vesiskootterilla tarkoitetaan sellaista vesikulkuneuvoa, jonka pituus on



alle 4 metriä ja jossa on polttomoottori, jonka pääasiallinen työntövoiman lähde on vesisuihkupumppu ja joka on suunniteltu siten, että sitä käyttävät henkilöt istuvat, seisovat tai ovat polvillaan rungon päällä. Moottorilla tarkoitetaan huviveneen tai vesiskootterin käyttövoimana käytettävää bensiini- tai diesel-polttomoottoria, mukaan lukien kaksi- tai nelitahtinen sisämoottori ja kiinteällä pakoputkistolla varustettu tai varustamaton sisäperämoottori sekä perämoottori.

Huvivenelakia sovelletaan aluksen tavanomaiseen toimintaan kuuluvien pakokaasupäästöjen osalta moottoriin, joka on asennettu tai erityisesti tarkoitettu asennettavaksi huviveneeseen tai vesiskootteriin ja moottoriin, joka on asennettu huviveneeseen tai vesiskootteriin, jos siihen tehdään moottorin merkittävä muutos.

Huvivenelakia sovelletaan aluksen tavanomaiseen toimintaan kuuluvien melupäästöjen osalta huviveneeseen, jossa on kiinteällä pakoputkistolla varustamaton sisäperämoottori tai sisämoottori ja huviveneeseen, jossa on kiinteällä pakoputkistolla varustamaton sisäperämoottori tai sisämoottori ja jolle on tehty veneen merkittävä muutos ja joka on sen jälkeen saatettu markkinoille muutosta seuraavien viiden vuoden aikana sekä vesiskootteriin ja perämoottoriin ja kiinteällä pakoputkistolla varustettuun sisäperämoottoriin, joka on tarkoitettu asennettavaksi huviveneeseen.

Huvivenelain soveltamisalaan ei kuitenkaan kuulu pakokaasupäästöjen osalta moottori, joka on asennettu tai joka on tarkoitettu asennettavaksi seuraaviin veneisiin:

- pelkkään kilpailutarkoitukseen tehty vene, mukaan lukien kilpa- tai harjoitus-soutuvene, jonka valmistaja on sellaiseksi veneeksi merkinnyt,
- koekäyttöön tarkoitettu vene, jos sitä ei myöhemmin saateta markkinoille,
- erityisesti kaupallista tarkoitusta varten miehitettävä ja matkustajia kuljettava vene, varsinkin sisävesialusten teknisistä vaatimuksista annetussa neuvoston direktiivissä 82/714/ETY määritelty vene matkustajamäärästä riippumatta, jolle ei huvivenelain 2 §:n 2 kohdasta muuta johdu,
- sukellusvene,
- ilmatyynyalus,
- kantosiipialus,
- vene, jossa on vuotta 1950 aikaisemman mallin mukainen alkuperäinen moottori tai sen yksittäinen jäljennös, jota ei ole valmistettu sarjatuotantona ja joka on asennettu ennen vuotta 1950 suunniteltuun historialliseen veneeseen,
- yksityiseen omaan käyttöön rakennettuun moottoriin, jos sitä ei viiden vuoden kuluessa rakentamisesta saateta markkinoille.

Melupäästöjen osalta huvivenelakia ei sovelleta seuraaviin veneisiin:

- pelkkään kilpailutarkoitukseen tehty vene, mukaan lukien kilpa- tai harjoitus-soutuvene, jonka valmistaja on sellaiseksi veneeksi merkinnyt,

- koekäyttöön tarkoitettuun vene, jos sitä ei myöhemmin saateta markkinoille,
- yksityiseen omaan käyttöön rakennettu vene, jos sitä ei viiden vuoden kuluessa rakentamisesta saateta markkinoille,
- erityisesti kaupallista tarkoitusta varten miehitettävä ja matkustajia kuljettava vene, varsinkin sisävesialusten teknisistä vaatimuksista annetussa neuvoston direktiivissä 82/714/ETY määritellyyn vene matkustajamäärästä riippumatta, jollei huvivenelain 2 §:n 2 kohdasta muuta johdu,
- sukellusvene,
- ilmatyynyalus,
- kantosiipialus.

Käytännössä melu- ja pakokaasuvaatimusten täyttäminen tapahtuu huvivenelain 9 §:n mukaisen CE-merkintävaatimuksen täyttämisen kautta huvivenedirektiivistä tarkemmin ilmenevillä perusteilla.

#### *Alusjätelain soveltamisalan rajaukset huviveneiden osalta:*

Ehdotettu alusjätelaki koskisi Marpol 73/78 –yleisperiaatteen mukaisesti lähtökohtaisesti myös huviveneitä koska myös ne ovat aluksia. Huviveneitä eivät kuitenkaan koskisi ne lain kohdat, joissa säännöksen soveltamisalaa on rajattu sellaisella perusteella, joka sulkee huviveneet pois, tavanomaisimpia ovat aluksen bruttovetoisuutta, henkilömäärää tai pituutta koskevat vaatimukset, jotka useissa tapauksissa sulkevat huviveneet säännöksen soveltamisalan ulkopuolel-le. Alusjätelain säännöksen soveltaminen on tällöin harkittava tapauskohtaisesti vertaamalla säännöksen vaatimuksia aluksen ominaisuuksia koskevaan selvi-tykseen. Toisaalta alusjätelaissa ja alusjäteasetuksessa on useita huviveneitä koskevia erityissäännöksiä.

Lähtökohtana on, että alusjätelain ja alusjäteasetuksen säännökset koskevat myös huviveneitä. Ehdotetussa laissa tarkoitettu huviveneen käsite on määritel-ty alusjätelain 1 luvun 2 §:n 20 kohdassa.

Alusjätelain ja asetuksen säännöksistä huviveneitä eivät pääsääntöisesti koske seuraavat säännökset:

#### *Öljy*

Huviveneitä koskevia öljypäästösäännöksiä olisivat alusjätelain 2 luvun 1 § öljyn päästökiellosta ja päästörajoituksista, 2 luvun 2 § öljyn päästämisestä poikkeustilanteissa, 2 luvun 3 §:n 2 momentti pilssiveden keräämissäiliöstä ja poistoveden öljypitoisuudesta, samanarvoi-suuksista ja öljyn kuljettamisesta keulasäiliöissä sekä alusjäteasetuksen 2 luvun 1 §:n öljyn päästörajoituksen mukaisista vaatimuksista aluksilla.

Huviveneitä koskisivat alusjätelain 3 luvun öljypäästömaksua koskevat sään-nökset.

### *Haitallinen nestemäinen aine*

Huviveneitä koskisivat lähtökohtaisesti samat säännökset haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamista aluksella kuin kauppamerenkulkuakin. Niinpä alusjätelain 4 luvun 1 §:n säännös haitallisten aineiden luokituksista, 2 §:n päästökielto- ja päästörajoitussäännös, päästämistä poikkeustilanteessa koskeva 3 §, menettelytapaohjekirjasäännös 6 §:ssä, lastipäiväkirjaa koskeva säännös 7 §:ssä voisivat periaatteessa koskea myös huvialuksia.

### *Käymäläjätevesi*

Huviveneitä koskisivat lähtökohtaisesti samat käymäläjätevettä koskevat säännökset kuin muitakin aluksia, huviveneille on kuitenkin useita erityissäännöksiä käymäläjätevettä koskien. Aluksille yhteisistä käymäläjätevettä koskevista säännöksistä huviveneitä koskisivat alusjätelain 5 luvun 1 § käymäläjäteveden päästökiellosta ja rajoituksista, 2 § käymäläjäteveden päästämistä poikkeustilanteissa ja 5 § poikkeuksen myöntämisestä käymäläjäteveden päästökiellosta sekä alusjäteasetuksen 4 luvun 1 § käymäläjäteveden päästörajoitusta koskevista vaatimuksista aluksella ja 2 § käsitellyn käymäläjäteveden vaatimuksista. Huviveneitä koskevia erityissäännöksiä olisivat alusjätelain 5 luvun 3 §:n 2 momentti huviveneen käymäläjäteveden keräilyjärjestelmästä ja alusjäteasetuksen 4 luvun 4 § huviveneen käymäläjärjestelmälle asetettavista vaatimuksista.

### *Kiinteä jäte*

Huviveneitä koskisivat lähtökohtaisesti alusjätelain 6 luvun 1 § kiinteän jätteen veteen päästämisen kiellosta ja rajoituksista, 2 § kiinteän jätteen päästämistä poikkeustilanteissa sekä alusjäteasetuksen 5 luvun 1 § kiinteän jätteen päästämistä veteen Itämerellä ja muilla Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteessä tarkoitetuilla erityisalueilla ja 2 § kiinteän jätteen päästämistä veteen muualla kuin Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettulla erityisalueella.

### *Ilmaa pilaavat aineet*

Huviveneitä koskisivat lähtökohtaisesti useat alusjätelain 7 luvun säännökset, vaikka useat niistä tulevat käytännössä harvoin sovellettavaksi huviveneiden osalta: 1 § ilmaa pilaavien aineiden päästämisen ehkäisemisestä ja rajoittamisesta, 2 § aluksessa käytettävien otsonikerrosta heikentävien aineiden rajoittamisesta ja kieltämisestä, 5 § aluksen päästöjen rajoittamisesta Euroopan yhteisön säädösten perusteella ja Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen perusteella, jos moottorin lähtöteho on vähintään 130 kW, 6 § polttoaineiden laatuvaatimuksista, 7 § uuden päästöjä vähentämisteknologian koekäytöstä, 9 jätteenpoltosta aluksella, 10 § määritysmenetelmistä ja 11 § meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskevasta raportoinnista sekä alusjäteasetuksen 6 luvun 1 § aluksen päästöjen rajoittamisesta hätätilanteessa, 2 § rikin oksidipäästöjen rajoittamisesta, 4 § meriliikenteessä käytettävän dieselöljyn rikkipitoisuudesta, 6 § meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuudesta, 7 § polttoaineen

rikkipitoisuuden ja päästöjenvähentämisteknologian koekäytön valvonnasta, 8 § aineista, joiden poltto on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella, 9 § meriliikenteen polttoaineiden valvonnasta, 10 § uuden päästöjenvähentämisteknologian koekäytöstä, 11 § määritysmenetelmistä, 13 § kertomuksesta ja 14 § määräaikaista poikkeuksesta nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuudesta.

#### *Haitalliset kiinnittymisenestojärjestelmät*

Ehdotetun alusjätelain haitallisia kiinnittymisenestojärjestelmiä koskevat 8 luvun 1 §:n säännökset koskisivat lähtökohtaisesti myös huviveneitä, mutta AFS-todistuskirjaa ja –ilmoitusta koskevat 2 §:n säännökset eivät pääsääntöisesti koskisi huviveneitä.

#### *Satamien vastaanottolaitteet*

Huviveneitä koskisivat lähtökohtaisesti useat alusjätelain 9 luvun säännökset kuten 1 § alusjätteiden vastaanottojärjestelystä satamassa, 2 § alusjätteiden vastaanottojärjestelystä korjaussatamassa, 3 § sataman jätehuoltosuunnitelmas- ta, 4 § sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä, 5 § tilaisuudesta tulla kuulluksi ja 7 § tarpeettoman viivytyksen välttämisestä sekä alusjäteasetuksen 7 luvun 1 § alusjätteiden vastaanottojärjestelyistä satamassa ja korjaussatamas- sa ja 3 § sataman jätehuoltosuunnitelman sisällöstä. Erityisesti huviveneitä koskevia säännöksiä ovat alusjätelain 9 luvun 1 §:n 2 momentti huvivenesata- man vastaanottojärjestelyistä, 3 §:n ja 6 §:n säännökset huvivenesataman jäte- huoltosuunnittelusta ja selvitysvelvollisuudesta sekä alusjäteasetuksen 7 luvun 2 § alusjätteiden vastaanottojärjestelystä huvivenesatamassa.

#### *Alusjätteen jättäminen satamaan*

Huviveneitä koskisi alusjätelain 10 luvun 1 §:n yleinen säännös velvollisuude- sta jättää jätteet. Alusjäteasetuksen 8 luvun 1 ja 2 §:ssä olevat vapautukset jät- teen vähäisen määrän ja tarpeettoman viivytyksen takia koskisivat myös huvi- veneitä koskevaa alusjätteiden jättöpakkoa. Vaikka maksuvelvollisuus ei- erityismaksua –järjestelmän mukaisesti ei koske huviveneitä, niin huviveneet joutuvat sataman käyttömaksujen yhteydessä käytännössä rahoittamaan huvi- venesataman pitäjälle kuuluvan velvollisuuden tämän lain mukaisen jätteenke- räyksen järjestämiseen.

#### *Aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuudet vaaratilanteessa*

Lähtökohtaisesti myös huviveneen päällikköä koskisivat alusjätelakiehdotuk- sen 11 luvun säännökset öljyvahingon vaarasta ja muiden haitallisten aineiden vaarasta ilmoittamisesta. Kuitenkin vain vähintään 15 metrin pituisia huvive- neitä koskisi 11 luvun 2 §:n 2 momentissa oleva velvollisuus muun haitallisen aineen kuin öljyn vaarasta ilmoittamiseen kun päästöä ei vielä ole tapahtunut mutta päästön mahdollisuus on olemassa.

### *Valvonta*

Ehdotetun alusjätelain 12 luvussa huviveneet eivät ole erityisasemassa valvonnan osalta. Käytännössä pääosa valvonnasta kohdistuu kauppamerenkulun aluksiin. Erityisesti poliisilla on tehtäviä huviveneiden valvonnassa ja siihen liittyvän virka-avun antamisessa. Huviveneiden laitteisiin ja rakenteisiin liittyvät kysymykset kuuluisivat lähtökohtaisesti Merenkulkulaitoksessa toimivalle alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle.

### *Hallinnolliset pakkokeinot*

Huviveneitä koskevat periaatteessa ehdotetun alusjätelain 12 luvun 13 – 14 §:ssä tarkoitetut hallinnolliset pakkokeinot niiltä osin kuin laissa olevien säännösten ja sen perusteella annettujen säännösten ja määräysten noudattaminen koskee huviveneitä.

### *Katsastukset*

Huviveneiltä ei tällä hetkellä edellytetä katsastusta. Huviveneisiin kohdistuu sen sijaan huviveneiden markkinoille saattamisen valvontaa huvivenedirektiivin perusteella, sitä suorittaa Merenkulkulaitoksessa toimiva alusturvallisuuden valvontaviranomainen eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (621/2005) perusteella.

### *Alusjäterikkomus*

Alusjäterikkomuksesta säädettäisiin ehdotetun alusjätelain 13 luvun 4 §:ssä. Siinä olevat kohdat soveltuvat lähtökohtaisesti huviveneisiin siltä osin kuin niitä koskevista velvollisuuksista säädetään tässä laissa. Niinpä alusjätelaissa olevien päästökieltojen ja ilmoitusvelvollisuuksien rikkominen voi tulla rangaistavaksi alusjätelain 13 luvun 4 §:n mukaisesti myös huviveneiden osalta.

Huviveneitä voisivat koskea ehdotetun alusjätelain 13 luvun 4 §:n 1 momentin 1 kohta öljyn päästökiellon ja päästörajoitusten rikkomisesta, 3 kohta öljyn kuljettamisesta sisävesialueella annettujen vaatimusten rikkomisesta, 4 kohta haitallisten nestemäisten aineiden päästökiellon ja päästörajoitusten rikkomisesta, 6 kohta käymäläjäteveden päästökiellon ja päästörajoitusten rikkomisesta, 7 kohta kiinteän jätteen päästökiellon ja päästörajoitusten rikkomisesta, 8 kohta ilmaa pilaavia aineita koskevien moottoreita, jätteenpolttoaineita ja polttoainevaatimuksia koskevien vaatimusten rikkomisesta, 9 kohta jätteen poltto-kiellon ja päästörajoitusten rikkomisesta, 10 kohta haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käytön kiellon rikkomisesta, 11 kohta sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuuden rikkomisesta, 12 kohta jätteiden satamaan jättövelvollisuuden rikkomisesta, 14 kohta öljyvahingon vaarasta ilmoittamisvelvollisuuden rikkomisesta, 15 kohta muun haitallisen aineen kuin öljyn vaarasta ilmoittamisvelvollisuuden rikkomisesta ja 16 kohta aluksen pysäyttämiseen, aluksen tarkastukseen ja näytteenottoon sekä tietojen antamiseen suostumisvelvollisuuden rikkomisesta.

*Alusjätelain soveltaminen Ahvenanmaan maakunnassa*

Lainsäädäntövallan jakautuminen valtakunnan ja Ahvenanmaan maakunnan välillä perustuu suoraan Ahvenanmaan itsehallinnollisesta asemaa sääntelevään Ahvenanmaan itsehallintolakiin (1144/1991), jonka mukaan lainsäädäntövalta alusjätelain kannalta keskeisissä kysymyksissä on seuraava: Kauppamerenkulun ja kauppamerenkulun väylien osalta on Ahvenanmaalla voimassa itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan perusteella valtakunnan lainsäädäntövalta ja pääosa alusjätelain säännöksistä koskee nimenomaan kauppamerenkulun järjestämisvaatimuksia. Kuitenkin Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n mukaan on maakunnalla lainsäädäntövalta 10 kohdan mukaan ympäristönsuojelua koskevissa asioissa ja 21 kohdan mukaan veneliikennettä ja paikallisia meriliikenteen väyliä koskevissa asioissa. Tuomioistuimessa ja viranomaisissa käytettävän kielen osalta sovelletaan kielilain (423/2003) sijasta Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) säännöksiä. Ahvenanmaalla ovat voimassa seuraavat maakuntalait ja -asetukset, jotka liittyvät alusjätteisiin: Landskapslagen om fritidssbåtar (ÅFS 32/2003), landskapslagen om mottagning i hamn av fartygsavfall (ÅFS 58/2003), landskapsförordningen om mottagning av fartygsgenererat avfall och lastrester (ÅFS 67/2003), landskapslagen om renhållning (ÅFS 3/1981, 91/1998, 18/2005),

**1 luvun 4 §.** *Lain soveltaminen Suomen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä.*

Pykälä on uusi, koska sillä selvennettäisiin ehdotetun alusjätelain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten soveltamista niissä tilanteissa, joihin kansainväliset velvoitteet eivät sovellu. Nykyisen alusjätelain 3 §:n 2 momentissa on tämän tyyppisiä säännöksiä tarkoittava asetuksenantovaltuus, mutta sen mukaisesti annettu sääntely ei ole selkeätä.

Ehdotettua alusjätelakia sovellettaisiin kaikkiin suomalaisiin aluksiin ja kaikkiin aluksiin, mukaan lukien muut kuin Suomen lipun alla purjehtivat alukset, jotka ovat Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä. Suomen vesialueeseen kuuluu myös sisävesialue. Niiltäkin osin kuin kansainväliset ja EU-lainsäädäntöön perustuvat velvoitteet eivät koske kotimaanliikennettä ja sisävesialuetta, vastaavat säännöt ulotetaan tällä lailla koskemaan myös niitä. Pääsääntö Marpol 73/78 –yleissopimuksen osalta on, että se koskee kaikkia aluksia, mutta vain merialueella. Siltä osin kuin tämän pykälän perusteella merialueella sovellettavat säännökset laajennetaan koskemaan myös sisävesialuetta ja kotimaanliikennettä, vaikka Marpol 73/78 –yleissopimus, Helsingin sopimus, Euroopan yhteisön säädökset tai muut Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet eivät näitä koskisikaan, säännökset perustuvat kansalliseen lainsäädäntöön. Jos alusjätelaissa olevan säännöksen soveltamisesta ei erikseen mainita, että sitä ei sovelleta sisävesialueella tai kotimaanliikenteessä, niin säännös on lähtökohtaisesti tarkoitettu sovellettavaksi myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä niin merialueella kuin sisävesialueella. Alusjätelaissa on pyritty antamaan tarvittavat valtuudet asetuksen ja Merenkululaitoksen määräysten antamiseen tarkempien Marpol 73/78 –yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten ja muihin Suomea sitovien kansainvälisten vel-

voitteiden mukaisten säädösten ja määräysten antamiseksi myös sisävesialueelle ja kotimaanliikenteeseen. Öljypäästömaksua koskevat 3 luvun säännökset eivät olisi 3 luvun 1 §:n 5 momentin mukaan voimassa sisävesialueella. Tämä vastaa nykyisen alusjätelain mukaista käytäntöä.

**1 luvun 5 §.** *Lain soveltaminen puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin.*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain mukaista sääntelyä ja käytäntöä lain 32 §:ssä ja asetuksen 2 §:ssä.

Pykälän 1 momentin mukaan tätä lakia sovelletaan puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin, jos niiden rakenteen tai toiminnan erikoisluonteesta ei muuta johdu. Alusjätelain 7 lukuun perustuvien polttoaineen rikkipitoisuutta koskevien säännösten soveltamisesta säädetään 7 luvussa ja sen nojalla annettussa asetuksessa. Tällainen säännös on alusjäteasetuksen 6 luvun 2 §:ssä. Lähtökohtana on siten alusjätelain soveltaminen myös puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin. Lakia sovellettaisiin näihin aluksiin kuitenkin vain, jos niiden rakenteen tai toiminnan erikoisluonteesta ei muuta johdu. Puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alukset määritellään ehdotetun 1 luvun 2 §:n 23 kohdassa. Toisaalta valtioneuvoston asetusta raskaan polttoöljyn, kevyen polttoöljyn ja meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuudesta (689/2006) ei sovelleta puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen aluksella käytettävään polttoaineeseen, jos polttoaineen hankinnasta on haittaa aluksen operatiiviselle toiminnalle.

Pykälän 2 momentin mukaan puolustusvoimat ja rajavartiolaitos vastaavat aluksillaan itse alusjätelaissa säädetyistä katsastuksista ja tarkastuksista. Alusjätelaissa määritelty alusturvallisuuden valvontaviranomaisen toimivaltuudet eivät siten riitä niiden katsastamiseen. Vastaavasti alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia ei sovellettaisi 4 §:n 2 momentin mukaan puolustusvoimien eikä rajavartiolaitoksen alukseen, ellei sitä käytetä matkustajien tai lastin kuljettamiseen yleisessä liikenteessä.

3 momentin mukaan alusjätelakia sovelletaan kuitenkin kokonaisuudessaan puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen aluksiin, jos niitä käytetään säännöllisesti yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia tai lastia. Säännös vastaa alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 4 §:n 2 momenttia.

Säännöksellä ei muutettaisi vallitsevaa käytäntöä.

Myös kansainvälisiin sopimuksiin, kuten SOLAS -yleissopimus ja Marpol 73/78 -yleissopimus, perustuen tässä pykälässä säänneltyihin aluksiin ei kaikilta osilta sovelleta siviilialuksia koskevia alusjätēsäännöksiä. Helsingin sopimuksen osalta vastaava periaate ilmenee sopimuksen soveltamisalaa koskevan 4 artiklan 3 kohdasta, jonka mukaan sopimusta ei sovelleta sota-aluksiin, laivaston apualuksiin, sotilasilma-aluksiin eikä muihin valtion omistamiin aluksiin tai ilma-aluksiin sinä aikana, kun valtio käyttää niitä muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Jokaisen sopimuspuolen tulee kuitenkin ryhtymällä asian-

mukaisiin toimenpiteisiin, jotka eivät vaikeuta tai huononna tällaisten valtion omistamien tai sen käytössä olevien alusten tai ilma-alusten toimintaa tai toimintakykyä, varmistua siitä, että nämä alukset tai ilma-alukset toimivat järjestyksellisesti käytännön mahdollisuuksien rajoissa tämän yleissopimuksen edellyttämällä tavalla. Perusteena säännökselle on, että puolustusvoimien ja rajavartiolaitosten alusten toiminta ja rakenne useasti edellyttää usein toisenlaisia alusjätteitä koskevia ratkaisuja muun muassa puolustusvalmiuden turvaamisen, alusten turvallisuuden, havaittavuuden ja kulkuominaisuuksien takia. Pyrkimyksenä kuitenkin on täyttää alusjätelain päästöjä ympäristöön koskevat vaatimukset muun muassa tukeutumalla satamien huoltotukikohtiin. Alusten tarkastus järjestetään turvallisuus- ja salassapitosyistä puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen toimesta.

Sellaisiin puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin, jotka yleisessä liikenteessä kuljettavat matkustajia tai lastia, on kuitenkin edellä kuvattujen syiden estämättä sovellettava alusjätelakia kokonaisuudessaan. Näissä tilanteissa salassapitoperusteet eivät mene matkustajien ja lastin turvallisuuden ja ympäristövaatimusten edelle. Tarkastustoimet on tällöinkin aina suoritettava siten, ettei alukselle aiheudu tarpeetonta viivytystä. Yleisellä liikenteellä tarkoitetaan tässä sellaista liikennettä, jossa kuka tahansa voi päästä kuljetukseen tai saada lastin kuljetettavaksi, kuten säännöllistä tai aikataulun mukaista rahti- tai matkustajaliikennettä. Yleinen liikenne on verrannollinen Marpol 73/78-yleissopimuksen käsitteen kaupallinen (commercial) liikenne kanssa. Kaupallisen liikenteen käsitettä käytetään erotuksena muuhun liikenteeseen (non-commercial), jota on perinteinen puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alusten liikenne. Yleistä liikennettä on esimerkiksi linnakesaarien huoltotehtävissä. Tätä lakia ei kuitenkaan säännöllisyysvaatimuksen takia sovellettaisi aluksiin, joilla satunnaisesti kuljetetaan matkustajia tai lastia esimerkiksi, jos matkalla on ulkopuolinen huoltomies tai muu vieras, tai jos alus tilapäisesti joutuu kuljettamaan tavaraa, joka ei ole puolustusvoimien omaisuutta.

## **1 luvun 6 §. *Lain soveltaminen vieraan valtion aluksiin.***

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain mukaista sääntelyä ja käytäntöä lain 32 §:ssä.

Pykälä perustuu YK:n merioikeusyleissopimuksen (UNCLOS) 236 artiklaan, jonka mukaan yleissopimuksen määräyksiä meriympäristön suojelusta ja säilyttämisestä ei sovelleta sota-aluksiin, apualuksiin tai muihinkaan valtion omistamiin tai käyttämiin aluksiin tai ilma-aluksiin, joita käytetään kyseisellä hetkellä muihin kuin valtion kaupallisiin tehtäviin. Artiklan mukaan jokaisen valtion tulee kuitenkin asianmukaisin toimin, jotka eivät heikennä alusten toimintaa tai toimintamahdollisuuksia, huolehtia siitä, että tällaiset alukset toimivat merioikeusyleissopimuksen mukaisesti, siinä määrin kuin on kohtuullista ja tarkoituksenmukaista.



Marpol 73 -yleissopimuksen 3 artiklan 3 kappaleeseen sisältyy vastaava määräys täysivaltaisesta koskemattomuudesta, jonka mukaan yleissopimusta ei sovelleta sota-aluksiin, merivoimien apualuksiin tai muihin sopimusvaltion omistamiin tai käyttämiin aluksiin, joita ei käytetä kaupallisiin tarkoituksiin. Sopimusvaltioiden tulee kuitenkin huolehtia, että kyseiset alukset noudattavat, niin pitkälle kuin on mahdollista, yleissopimuksen määräyksiä.

**1 luvun 7 §. Haitalliset ja ilmaa pilaavat aineet.**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain mukaista käytäntöä, mutta sääntelyn tapa eroaa nykyisestä alusjätelaista. Ehdotettu 1 momentti vastaa nykyisen alusjätelain 1 §:n 2 momentissa olevaa kieltoa ja ehdotettu 2 momentti vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 22 §:ää aineiden sekoittamisesta keskenään. Kuitenkaan kieltoihin ei enää sisältyisi nykyisen alusjäteasetuksen 26 §:ään sisältynyttä yleistä poikkeusmahdollisuutta, vaan kaikista poikkeuksista ja niiden perusteista säädettäisiin lain tasolla perustuivatpa ne suoraan lakiin tai sen lisäksi lupaviranomaisen päätökseen.

Pykälässä säädetään alusjätelaissa säädettyjen aineiden sekoittamiseen liittyvästä päästökiellosta sekoitettuja aineita koskevien ankarampien päästömääräysten mukaisesti. Haitallisia aineita ovat Helsingin sopimuksen 2 artiklan 7 kohdan mukaan kaikki aineet, joiden johtaminen mereen saattaa aiheuttaa pilaantumista. Helsingin sopimuksen alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan IV liitteen 4 säännössä viitataan käymäläjätevesiä lukuun ottamatta Marpol 73/78 -yleissopimuksen määräysten soveltamiseen. Marpol 73/78 -yleissopimuksen eri liitteissä määrätään aineiden sekoittamisesta keskenään. Marpol 73/78 -yleissopimuksen sekoittamista koskevien määräysten tarkoituksena on estää ympäristön pilaantuminen kiertämällä päästökieltoja aineita sekoittamalla ja siten haitallisten ja ilmaa pilaavien aineiden pitoisuuksia laimentamalla.

Aluksen tavanomaisessa toiminnassa syntyvien yleisimpien haitallisten aineiden sekoittamisen arvioiminen ankarampien päästömääräysten mukaan perustuu useisiin eri Marpol 73/78 -yleissopimuksen sopimusliitteisiin. Säännös perustuu öljyä sisältävien seosten osalta Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 15 sääntöön, jossa säädetään seoksen enimmäisöljypitoisuudesta. Haitallisten nestemäisten aineiden osalta säännös perustuu Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liitteen 13 sääntöön, jossa määrätään tyhjennyspitoisuuksista. Käymäläjäteveden osalta säännös perustuu Marpol 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 1 säännön 3 kohdan 4 alakohtaan ja Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön B kohdan 2 alakohtaan. Kiinteän jätteen osalta säännös perustuu Marpol 73/78 -yleissopimuksen, V liitteen 3 säännön 2 kohtaan. Ilmaan menevien päästöjen osalta säännös perustuu Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen, ja otsonikerrosta heikentävien aineiden osalta päästökieltoa koskevaan 12 sääntöön sekä neuvoston asetukseen (EY) N:o 3093/94, mahdollisuus kieltää VOC -päästöt perustuu Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 15 sääntöön, typen oksidien osalta 13 sääntöön ja rikin oksidien osalta 14 sääntöön. Uuden päästöjä vähentämisteknologian koekäytön osalta säännös perustuu ns. muutosdirektiivin 2005/33/EY 4 c artiklaan. Jätteenpoltossa aluksella

syntyvien haitallisten aineiden osalta säännös perustuu alusjätelain 7 luvun 9 §:ssä olevaan kieltoon ja Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 16 sääntöön.

**1 luvun 8 §.** *Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetut kelluvat alustat.*

Pykälä on uusi, koska nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa ei ole säännöstä mainittujen muiden lakien soveltamisesta pykälässä mainittuihin alustoihin.

Pykälän mukaan pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetuista kelluvista alustoista peräisin olevan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen sovellettaisiin, mitä ympäristönsuojelulaissa (86/2000) ja jätelaissa (1072/1993) säädetään. Ehdotetun lain 1 luvun 2 §:n 22 kohdan määritelmän mukaan pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetulla kelluvalla alustalla tarkoitettaisiin sellaista asuintarkoitukseen, ravintolatoimintaan, virkistykseen tai työskentelyyn tarkoitettua alusta, jolla on luonteeltaan pysyväisluonteinen kiinteä yhteys rantaan, kuten vesijohto, viemäri, sähkökaapeli tai kiinteä kulkusilta. Pykälässä tarkoitettu alus voisi olla asuntolaiva, asuntovene, asuntolautta, saunalautta, toimistoalusta tai ravintolalaiva, jolla on kiinteä yhteys rantaan, kuten vesijohto, viemäri, sähkökaapeli tai kiinteä kulkusilta. Tällainen alus olisi 1 luvun 2 §:n 22 kohdan mukaan myös kiinteästi ankkuroitu virkistystarkoitukseen käytettävä kelluva alusta kuten saunalautta. Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetuista kelluvista alustoista peräisin olevan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen kuten jätevesiin sovellettaisiin alusjätelain 1 luvun 8 §:n säännöksen nojalla ympäristönsuojelulakia ja jätelakia. Tämä mahdollistaa ympäristönsuojelullisten vaatimusten ja jätehuollollisten yleisten maissa sovellettavien vaatimusten asettamisen jätevesien käsittelylle, kiinteiden jätteiden käsittelylle, ilma- ja melupäästöille sekä öljypäästöille ja muiden haitallisten aineiden päästöille. Täsmälliset olosuhteisiin sovitettavat vaatimukset on mahdollista asettaa kunnallisilla ympäristönsuojelumääräyksillä. Alusjätelain soveltamisen sulkeminen pois merkitsee, ettei näihin aluksiin miltei osalta sovellettaisi meriolosuhteissa aluksilla sovellettavia päästönormeja siitä riippumatta, mikä tällaisen aluksen asema on maankäyttö- ja rakennuslain järjestelmässä. Jos tätä pykälää ei olisi alusjätelaissa, kaikkiin aluksiin ja alustoihin olisi Marpol 73/78 yleissopimuksen takia sovellettava alusjätelain säännöksiä. Säännöksellä pyritään ratkaisemaan sanottu epäselvyys ja maa- sekä merisäännösten soveltamisen mahdolliset ristiriitatilanteet.

Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustettu kelluva alusta, jota käytetään asumiseen, toimistona, virkistykseen tai ravintolana, on pääsääntöisesti maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 113 §:ssä tarkoitettu rakennus. Joissakin tapauksissa tällainen alusta voi olla maankäyttö- ja rakennuslaissa ja -asetuksessa (895/1999) tarkoitettu liikuteltava laite, kun sitä pidetään paikallaan useampia viikkoja ja joka tapauksessa pidempään kuin tavanomainen retkeily tai veneily edellyttää. Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetut kelluvat alustat kuten erilaiset kelluvat kesämökit ja saunat olisivat käymäläjätevesien ja niin sanottujen harmaiden vesien kuten pesuvesien osalta

samassa asemassa kuin perinteiset kesämökit, koska myös näitä alustoja koskevat vaatimukset perustuisivat ympäristönsuojelulakiin ja jätelakiin.

Jos kelluvaa alustaa käytetään merenkulkuun tai vesiliikenteeseen, eikä sillä ole kiinteää yhteyttä rantaan, kelluvaan alustaan sovelletaan alusjätelain mukaisia säännöksiä. Pysyväisluonteinen kiinteä yhteys rantaan syntyy esimerkiksi kun alusta ryhdytään käyttämään vakituisesti samalla paikalla asuntona, virkistykseen, ravintolana, työskentelyyn tai niihin verrattaviin toimintoihin. Jos matkan kestäessä alus pysyttelee satamassa useita kuukausia, niin luonteeltaan tilapäisestä satamakäynnistä yleensä muodostuu luonteeltaan pysyvään rinnastettava. Jos alustalla pääosan sen käyttöajasta on pykälässä tarkoitettu kiinteä yhteys rantaan, niin sellaista kelluvaa alustaa pidetään kiinteällä yhteydellä rantaan varustettuna, vaikka alustalla ajoittain liikuttaisiin vesillä.

## 2 luku

### Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen

#### 2 luvun 1 §. Öljyn päästökielto ja päästörajoitukset

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 10§:ssä sekä 1 ja 2 momentin osalta nykyisen alusjäteasetuksen 3 §:ssä ja 3 momentin osalta nykyisen alusjäteasetuksen 5 §:ssä. Ehdotettu laki perustuu kuitenkin 2 luvun säännösten osalta uudistettuun Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteeseen, johon uudistuksen takia on kuitenkin tullut vähän sisällöllisiä muutoksia.

Pykälän 1 momentin mukaan öljyn tai öljypitoisen aineen päästäminen aluksista veteen on lähtökohtaisesti kielletty aina Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Sääntely perustuu Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen. Tämän lisäksi suomalaista alusta koskee myös kielto päästää öljyä tai öljypitoista ainetta veteen Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Marpol 73/78 yleissopimuksen määräysten mukaisista poikkeuksista päästökieltoon, muun muassa separoiduille pilssivesille, säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteessä määritellyillä erityisalueilla öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjentäminen mereen on kielletty paitsi, jos poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta ei ole suurempi kuin 15 miljoonasosaa (ppm). Liitteessä I määritellyjä erityisalueita ovat Välimeren alue, Itämeren alue, Mustan meren alue, Punaisen meren alue, Adenin lahden alue, Etelämantereen alue ja Luoteis-Euroopan vedet, jotka käsittävät seuraavat merialueet artiklasta tarkemmin ilmenevällä tavalla: Pohjanmeri, Irlanninmeri, Kelttien meri, Englannin kanaali ja välittömästi Irlannista länteen oleva Koillis-Atlantin osa.

Muilla kuin Marpol 73/78 –yleissopimuksen erityisalueilla sallittu päästöraja on myös 15 ppm, mutta öljysäiliöalusten öljysäiliöiden pesun yhteydessä mereen voidaan päästää öljypitoisia seoksia, joiden öljypitoisuus ylittää kyseisen arvon.

Öljyn tyhjentämisen valvonnasta määrätään Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 34 säännössä ja raakaöljypesusta vastaavasti 35 säännössä.

Pykälän 2 momentin mukaan alle 15 ppm öljyä sisältävän öljypitoisen seoksen tyhjentäminen on kielletty Suomen aluevesillä lähempänä kuin 4 meripeninkulmaa lähimmästä maasta laskettuna. Kielto koskee myös sisävesialuetta. Tällä säännöksellä pyritään suojelemaan Suomen saaristoa pieniltäkin öljypäästöiltä ja se perustuu kansalliseen sääntelyyn. Kielto on ollut myös aiemmin voimassa. Kielto täsmennettäisiin koskemaan aluksen konehuoneesta pilssiveden suodatuslaitteiston kautta veteen laskettavia öljypitoisia seoksia. Täsmennys perustuu siihen, että pilssiveden suodatuslaitteistoja ei pidetä riittävän luotettavina. Sen sijaan kielto ei koskisi öljysäiliöalusten inert-kaasupesureiden pesuvesien mereen päästöä satamissa, veneiden kaksitahtimoottoreiden käyttöä tai pakokaasujen rikkipesureiden käyttöä myös silloin kun alus on 4 meripeninkulmaa lähimmästä maasta.

Pykälän 3 momentissa on esitetty sekoittamiskieltoperiaate. Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 15 säännön mukaan poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta saa olla enintään 15 miljoonasosaa. Öljypäästöjen laimentaminen tämän tavoitteen saavuttamiseksi on kielletty 3 momentissa.

Uutena päästökieltoon ja päästörajoituksiin liittyvänä viranomaisten harkintaa ohjaavana seikkana on Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen I lisäyksenä oleva öljyluettelo, jossa öljyt on ryhmitelty.

## **2 luvun 2 §. Öljyn päästäminen poikkeustilanteissa**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 11 §:ssä. Uutena täsmennyksenä on kuitenkin alusjäterikosdirektiivin 2005/35/EY piittamattomuutta koskevan sääntelyvaatimuksen sisällyttäminen 2 momenttiin.

Pykälä perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 4 sääntöön, joka sallii öljyn tai öljypitoisen seoksen mereen päästämisen, jos se on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä. Öljyn tai öljypitoisen seoksen mereen päästäminen ei myöskään ole määräysten vastaista, jos se aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta, mikäli kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin päästämisen estämiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty vahingon tapahtumisen tai päästön havaitsemisen jälkeen lukuun ottamatta tapauksia, joissa aluksen omistaja tai päällikkö on toiminut joko aikomuksenaan aiheuttaa vahinko tai tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi.

Sellaisten aluksen lippuvaltion hallinnon hyväksymien öljypitoisten aineiden tyhjentäminen mereen, joita käytetään tietyn pilaantumistapahtuman torjumiseksi tarkoituksena pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen, on sallittua.

Pykälän 2 momenttia ehdotetaan voimassa olevaan Marpol 73/78 – yleissopimukseen perustuvaan sääntelyyn nähden korjattavaksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/35/EY alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisesta määrättävistä seuraamuksista (alusjäterikosdirektiivi) saattamiseksi Suomessa kansallisesti voimaan. Alusjäterikosdirektiivin 4 artiklasta seuraa, että Suomen kansallisessa lainsäädännössä on muutettava tuottamuskynnyksen tasoa. Aiemmin sallittua on ollut sellainen tuottamus, jossa vahinkoa ei voida katsoa huolimattomuuden todennäköiseksi seuraukseksi. Nyt sallittua olisi ainoastaan sellainen tuottamus, että tekiässä ei ole piittaamattomuutta tai varomattomuutta sen suhteen, että vahinko todennäköisesti seuraisi. Ilmaus vastaa Eurooppa-oikeuden käsitettä ”recklessly”.

### **2 luvun 3 §. Aluksen koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimukset**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjäteasetuksen 4 §. Bruttovetoisuusrajoja koskevat muutokset perustuvat uudistettuun Marpol 73/78 – yleissopimuksen I liitteeseen.

Pykälän 1 momentissa tarkoitetuista kaikkien aluksen koneistotiloja koskevista rakenne- ja varustusvaatimuksista on määrätty Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 3 luvussa 12 - 14 säännössä. Säännöt koskevat jokaista alusta, jonka vetoisuus on vähintään 400. Hallinnon tulee varmistaa, että aluksissa, joiden bruttovetoisuus on alle 400, on siinä määrin kuin käytännöllistä laitteet öljyn tai öljypitoisten seosten säilyttämiseksi aluksella tai niiden tyhjentämiseen. Merenkululaitoksen toimivalta samanarvoisuuksien osalta perustuu 5 sääntöön. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen toimivalta poikkeusten osalta perustuu 3 sääntöön. 3 säännön mukaisena edellytyksenä on samanarvoisen suojan saavuttaminen öljyn aiheuttamaa pilaantumista vastaan ottaen huomioon aluksen käyttötarkoituksen. 5 säännön mukaisena edellytyksenä on laitteen, aineen, välineen tai kojeen vähintään yhtä suuri tehokkuus kuin I liitteessä muutoin vaaditaan.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 12 säännön mukaan aluksissa tulee olla yksi tai useampi säiliö öljyjätteiden varastointia varten. Säiliöihin johtavassa ja niistä tulevassa putkistossa ei saa olla muuta suoraan laidan yli vievää yhteyttä kuin 13 säännössä tarkoitettu normitettu yhdistelaippa laituriliitintä varten. Öljyn suodatusjärjestelmistä on annettu määräyksiä 14 säännössä. Hallinto voi myöntää poikkeusluvan alukselle olla asentamatta öljyn suodatusjärjestelmää, jos alus purjehtii ainoastaan I liitteen erityisalueilla, kuten esimerkiksi Itämeren alueella. Merenkululaitoksen ja alusturvallisuuden valvontaviranomaisen toimivaltuudet vastaavat kansallisesti Marpol 73/78 – yleissopimuksen I liitteessä hallinnolle osoitettuja valtuuksia.

Pykälän 2 momentissa Marpol I liitteen säännöt, jotka koskevat erikseen bruttovetoisuudeltaan alle 400 kokoisia aluksia on kirjoitettu lakiin. Säännöt perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 14 säännön 4 kohdassa hallinnolle annettuun velvollisuuteen varmistaa, että bruttovetoisuudeltaan alle 400

kokoisissa aluksissa on siinä määrin kuin käytännöllistä laitteet öljyn tai öljy-  
toisten seosten säilyttämiseen aluksella tai niiden tyhjentämiseen I liitteen 15  
säännön 6 kohdan mukaisesti. 2 momentissa annetaan Merenkulkulaitokselle  
toimivaltuus hyväksyä pienten alusten öljyn käsittelyä koskevien laitteiden  
mallit, joilla varmistetaan Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 15 säännön  
6 kohdan vaatimusten täyttyminen. Tällaisten laitteiden vaihtoehtona on pilssi-  
veden kerääminen säiliöön ja toimittaminen satamassa olevaan alusjätteen ke-  
räykseen ja käsittelyyn. 2 momentin säännös ei koske aluksia, jotka ovat alle  
24 metrin pituisia. Säännös ei siten lähtökohtaisesti koske veneitä.

Pykälän 3 momentissa säädetään lain tasolla Marpol 73/78 –yleissopimuksen I  
liitteen 5 sääntöön perustuvista viranomaisen toimivaltuuksista päättää saman-  
arvoisuuksista. Toimivaltainen viranomainen on Merenkulkulaitos ja edelly-  
tykset määräytyvät 5 artiklasta. Edellytyksenä siten on laitteen, aineen, väli-  
neen tai kojeen vähintään yhtä suuri tehokkuus kuin I liitteessä muutoin vaadi-  
taan. Samanarvoisuuksia koskeva toimivalta ei ulotu suunnittelu- ja rakenne-  
ominaisuuksien korvaamiseen öljyn tyhjentämisen valvonnan toiminnallisilla  
menetelmillä.

Pykälän 4 momentissa esitetty öljyn kuljetuskielto yhteentörmäyslaipion keu-  
lanpuoleisissa säiliöissä perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 16  
sääntöön.

## **2 luvun 4 §. Öljysäiliöaluksen lastitilojen rakenne- ja laitevaatimukset**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjäteasetuksen 4 §.

Pykälän 1 momentissa tarkoitetut öljysäiliöalusta koskevat rakenteelliset vaa-  
timukset on annettu Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 4 luvun A osassa  
I liitteen 18 - 30 säännöissä. Säännössä 18 määrätään erillisistä painolastisäili-  
öitä koskevista vaatimuksista, 19 ja 20 säännössä määrätään öljysäiliöalusten  
kaksoisrunkoja ja kaksoispohjia koskevista vaatimuksista, 21 säännössä ras-  
kasöljyä lastina kuljettavia öljysäiliöaluksia koskevista vaatimuksista, 22 sään-  
nössä pumppuhuoneen pohjan suojausta koskevista vaatimuksista, 23 sääntö  
koskee öljyn ulosvirtausnopeutta onnettomuustapauksissa, 24 säännössä mää-  
rätään vaurio-oletuksista öljyn ulosvuodon laskemiseksi, 25 säännössä mää-  
rätään laskentakaavoista oletetun öljyn ulosvuotomäärän laskemiseksi, 26 sään-  
nössä määrätään lastiöljysäiliöiden koon rajoittamisesta, 27 säännössä mää-  
rätään vahingoittumatonta alusta koskevista vakavuusvaatimuksista, 28 sään-  
nössä määrätään osastointia ja vauriovakavuutta koskevista vaatimuksista, 29  
säännössä määrätään öljysäiliöalusten jätensäiliöitä koskevista vaatimuksista ja  
30 säännössä määrätään öljysäiliöalusten pumppaus- putkisto- ja tyhjennysjär-  
jestelyjä koskevista vaatimuksista.

Öljysäiliöalusta koskevat laitevaatimukset on annettu Marpol 73/78 –  
yleissopimuksen I liitteen 4 luvun B osassa säännössä 31 - 33. Öljyn tyhjentä-  
misen seuranta- ja valvontajärjestelmää koskevia vaatimuksia annetaan 31  
säännössä. Öljyn ja veden rajapinnan ilmaisinta koskevia vaatimuksia annetaan

32 säännössä ja raakaöljypesua koskevia vaatimuksia puolestaan annetaan 33 säännössä.

Yllä mainituissa säännöissä asetetut vaatimukset riippuvat usein aluksen vetoisuudesta, kuolleesta painosta sekä aluksen iästä.

Tämän lisäksi on noudatettava Euroopan yhteisön kaksoisrunkoasetusta 417/2002/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Kaksoisrunkoasetuksella pyritään ennen kaikkea nopeuttamaan aluskannan uusiutumista rakenteeltaan turvallisemmaksi. Suomen lipun alla ei enää ole muita kuin kaksoisrunko-vaatimukset täyttäviä öljysäiliöaluksia.

Kaksoisrunkoasetuksessa tarkoitettu raskasöljy määritellään vastaavasti Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 21 säännön 2 kohdassa, jonka mukaan raskasöljy tarkoittaa raakaöljyjä, joiden tiheys 15 celsiusasteen lämpötilassa on vähintään 900 kg/m<sup>3</sup>, polttoöljyjä, joiden tiheys 15 celsiusasteen lämpötilassa on vähintään 900 kg/m<sup>3</sup> tai joiden kinemaattinen viskositeetti 50 celsiusasteen lämpötilassa on vähintään 180 mm<sup>2</sup>/s tai bitumia, tervaa ja niiden emulsioita.

Pykälän 2 momentissa tarkoitettut Merenkululaitoksen ja alusturvallisuuden valvontaviranomaisen toimivaltuudet vastaavat kansallisesti Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteessä hallinnolle osoitettuja valtuuksia. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen myöntämät poikkeukset perustuvat I liitteen 3 artiklaan ja Merenkululaitoksen myöntämät samanarvoisuudet perustuvat 5 sääntöön. 3 säännön mukaisena edellytyksenä on samanarvoisen suojan saavuttaminen öljyn aiheuttamaa pilaantumista vastaan ottaen huomioon aluksen käytötarkoituksen. 5 säännön mukaisena edellytyksenä on laitteen, aineen, välineen tai kojeen vähintään yhtä suuri tehokkuus kuin I liitteessä muutoin vaaditaan. Samanarvoisuuksia koskeva toimivalta ei ulotu suunnittelu- ja rakennominaisuuksien korvaamiseen öljyn tyhjentämisen valvonnan toiminnallisilla menetelmillä.

## **2 luvun 5 §. Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjäteasetuksen 6 §. Lisäksi nykyisen alusjätelain 9 §:ssä on säädettyinä yleinen kirjanpito ja ilmoitusvelvollisuus, joka ehdotetussa laissa on mainittu eri laivapäiväkirjojen osalta yksilöidymmin.

Vaatus valmiussuunnitelmasta öljyvahingon varalle perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 5 luvun 37 sääntöön. Valmiussuunnitelmassa esitetään, miten aluksella tulee toimia erityyppisissä onnettomuustapauksissa kuten karilleajossa, yhteentörmäyksessä ja laivapalossa, öljyvahinkojen haittojen minimoimiseksi.

Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen toimivaltuus hyväksyä valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle vastaa kansallisesti Marpol 73/78 – yleissopimuksen I liitteessä hallinnolle osoitettuja valtuuksia.

Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle on Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 37 säännön mukaan mahdollista yhdistää Marpol 73/78 – yleissopimuksen II liitteen 17 säännön mukaiseen valmiussuunnitelmaan haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman meriympäristövahingon varalle.

## **2 luvun 6 §. Öljypäiväkirja**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjäteasetuksen 8 §.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettu öljysäiliöaluksia koskeva öljypäiväkirjanpito-velvollisuus perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 36 sääntöön. Öljysäiliöaluksia koskevan öljypäiväkirjan kaava on annettu Marpol 73/78 – yleissopimuksen I liitteen III lisäyksessä. Öljypäiväkirjan II osaan tulee joka kerta tehdä säiliökohtainen merkintä, kun aluksella tapahtuu jokin seuraavista toiminnoista: öljylastin lastaus, öljylastin sisäinen siirto matkan aikana, öljylastin purkaus, painolastin otto lastisäiliöihin tai puhtaalle painolastille varattuihin säiliöihin, lastisäiliöiden puhdistus raakaöljykesu mukaan luettuna, painolastiveden tyhjentäminen, paitsi erillisistä painolastisäiliöistä, veden tyhjentäminen jätessäiliöistä, kaikkien venttiilien tai vastaavien laitteiden sulkeminen jätessäiliöiden tyhjentämisen jälkeen, puhtaalle painolastille varattujen säiliöiden lastista ja tyhjennysputkista eristämiseen tarvittavien venttiilien sulkeminen jätessäiliöiden tyhjentämisen jälkeen tai jätteen hävittäminen.

Pykälän 2 momentissa tarkoitettu koneistotiloja koskevan öljypäiväkirjan pito-velvollisuus perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 17 sääntöön. Jokaisen öljysäiliöaluksen, jonka vetoisuus on yli 150 ja jokaisen muun aluksen, jonka vetoisuus on yli 400, on pidettävä koneistotiloja koskevaa öljypäiväkirjaa. Koneistotiloja koskevan öljypäiväkirjan kaava on annettu Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen III lisäyksessä. Koneistotiloja koskevaan öljypäiväkirjaan tulee joka kerta tehdä säiliökohtainen merkintä, kun aluksella tapahtuu jokin seuraavista toiminnoista: painolastin otto öljypolttoainesäiliöön tai öljypolttoainesäiliöiden puhdistus, likaisen painolasti- tai pesuveden tyhjentäminen öljypolttoainesäiliöistä, öljyjätteiden, eli lietteen tai muiden öljyjätteiden, keruu tai hävittäminen, pilssiveden, joka on kerääntynyt koneistotiloissa aluksen ollessa satamassa, tyhjennys aluksesta tai muu hävittäminen tai polttoöljyn tai irtolastina kuljetettavan voiteluöljyn tankkaus.

Öljypäiväkirjan avulla voidaan seurata aluksella syntyneen jäteöljyn määrää ja sitä, että jäteöljyt on asianmukaisesti aluksella hävitetty tai toimitettu maihin.

Pykälän 3 ja 4 momentissa annetaan Merenkululaitokselle Marpol 73/78 – yleissopimuksen I liitteeseen perustuvat toimivaltuudet hyväksyä öljypäiväkir-



jan kaava ja malli sekä 5 momentissa alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle toimivalta tarkastaa öljypäiväkirjoja. Vastaava oikeus on ulkomaan satamassa ulkomaan viranomaisella. Tarkastukset on toimitettava aiheuttamatta tarpeetonta viivytystä. Tarkastusoikeudesta määrätään Marpol 73/78 – yleissopimuksen I liitteen III lisäyksen johdanto-osassa.

Pykälän 6 momentin mukaisesta öljypäiväkirjan säilyttämisvelvollisuudesta säädetään Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen III lisäyksen johdanto-osassa.

## **2 luvun 7 §. IOPP-todistuskirja**

Pykälässä tarkoitettu IOPP-todistuskirjasta säädettäisiin alusjätelaissa ensimmäistä kertaa uudistettuun Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteeseen perustuen.

Pykälän 1 momentin vaatimus perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 7 sääntöön. Kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä on annettava Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 6 säännön määräysten mukaisesti suoritettun peruskatsastuksen tai uusintakatsastuksen jälkeen bruttovetoisuudeltaan yli 150 rekisteritonin öljysäiliölukulle ja muille bruttovetoisuudeltaan yli 400 rekisteritonin aluksille, jotka tekevät matkoja muiden sopimuspuolten lainkäyttövallassa oleviin satamiin tai rannikon edustalla oleviin terminaaleihin.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 9 säännön mukaan kansainvälinen öljystä aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva todistuskirja on laadittava ainakin englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi ja todistuskirjan kaavan tulee olla tämän Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen II lisäyksessä annetun mallin mukainen. Jos käytetty kieli ei ole englanti, ranska tai espanja, tekstiin on sisällytettävä käännös jollekin näistä kielistä. Jos käytetään myös todistuksen antaneen maan virallista kieltä, se on riita- ja eroavaisuustapauksissa etusijalla.

Pykälän 2 momentissa tarkoitettu alusturvallisuuden valvontaviranomaisen toimivalta ja todistuskirjan voimassaoloaika rajoitus vastaa Marpol 73/78 – yleissopimuksen I liitteen 10 sääntöä ja II lisäystä.

## **2 luvun 8 §. Öljyn kuljettaminen sisävesialueella**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjäteasetuksen 7 §.

Tämän pykälän säännökset ovat perustaltaan kansallista lainsäädäntöä ja ne vastaavat voimassa olevaa lainsäädäntöä. Tämän pykälän 1 kohdassa tarkoitettu raskaan polttoöljyn kuljetukset aluksen lastisäiliössä sisävesialueella on kielletty. Raskaalla polttoöljyllä tarkoitetaan tullitariffin nimikkeeseen 2710 kuuluvia raakaöljystä saatuja, lämmitykseen tarkoitettuja öljyjä ja öljyvalmisteita, joista ASTM D-86 menetelmää käytettäessä tislautuu 250 celsiusastee-

seen asti tislattaessa häviöt mukaan luettuna vähemmän kuin 65 tilavuusprosenttia tai joista tällä menetelmällä ei 250 celsiusasteen lämpötilassa voida määrittää tilavuusprosenttia, ei kuitenkaan meriliikenteessä käytettävää polttoainetta. Meriliikenteessä käytettävällä polttoaineella tarkoitetaan raakaöljystä saatavaa nestemäistä polttoainetta, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai jota käytetään aluksella, mukaan lukien standardissa ISO 8217 määritellyt polttoaineet. Kiellon perusteena on, että onnettomuustapauksissa raskaan polttoöljyn aiheuttama ympäristön pilaantuminen sisävesialueella on erittäin haitallista vesialueen rajoitetun koon ja herkän eliölajien tasapainon takia. Samasta syystä mitään öljyä ei 2 kohdan mukaan saa kuljettaa öljysäiliöaluksen pohjaan tai ulkolaitaan rajoittuvissa lastisäiliöissä.

## **2 luvun 9 §. Porauslautat ja muut alustat**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjäteasetuksen 9 §.

Säännös perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 39 sääntöön. Porauslauttoihin ja muihin alustoihin sovelletaan siten 2 luvun 1 §:n säännöstä öljyn päästökiellosta ja päästörajoituksista, öljyn päästämisestä poikkeustilanteissa, alusten koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimuksista, öljysäiliöalusten lastitilojen rakenne- ja laitevaatimuksista, koneistotiloja koskevasta öljypäiväkirjasta, ja haitallisten aineiden sekoittamisesta. Porauslauttoihin ja muihin alustoihin ei kuitenkaan sovelleta säännöstä valmiussuunnitelmasta öljyvahingon varalle, eikä säännöstä aluksen muusta kuin koneistotiloja koskevasta öljypäiväkirjasta.

## **2 luvun 10 §. Öljypitoisen seoksen päästäminen porauslautalta tai muulta alustalta veteen**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjäteasetuksen 9 §, mutta ehdotettu säännös olisi aikaisempaa täsmällisempi.

Öljypitoisen seoksen päästämistä porauslautalta tai muulta alustalta veteen koskevat vastaavat säännöt kuin Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen mukaan koskevat kaikkia aluksia.

Pykälän 1 momentissa on kuvattu kiinteää tai kelluvaa porauslauttaa tai muuta alustaa koskevana vastaava päästökielto, joka koskee muita aluksia 2 luvun 1 §:n 2 momentin perusteella. 2 momentissa on kuvattu kiinteää tai kelluvaa porauslauttaa tai muuta alustaa koskevana vastaava päästörajoitus, joka koskee muita aluksia 2 luvun 1 §:n 1 momentin perusteella. Pykälä perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 39 sääntöön sekä 15 sääntöön.

## **2 luvun 11 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset**

Pykälää vastaava säännös sisältyy nykyisen alusjätelain 3 §:ään ja 34 §:ään. Säännös on aiempaa täsmällisempi ja tarkkarajaisempi.

Pykälässä tarkoitettuja öljyn aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevia tarkempia säännöksiä ja määräyksiä voisi antaa ainoastaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Tällä hetkellä Suomea sitovia kansainvälisiä velvoitteita, joiden täytäntöön panemiseksi edellä mainittuja säännöksiä ja määräyksiä voitaisiin antaa, ovat Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liite ja ns. kaksoisrunkoasetus 417/2002/EY viranomaisten tehtävien yksilöinnin osalta.

Pykälän 1 momentissa annetaan asetuksenantovaltuus öljyn päästörajoitusten edellytyksistä säätämiseen. Asetuksen päästörajoitusten on perustuttava tässä laissa oleviin yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja viranomaisten toimivaltuuksia koskeviin säännöksiin, ja niitä voi siten antaa ainoastaan tässä pykälässä erikseen yksilöityjen velvoitteiden täytäntöön panemiseksi. Päästörajoituksen edellytykset tulevat käytännössä keskeisesti Marpol 73/78 yleissopimuksen I liitteen 15 säännöstä.

Merenkulkulaitos voi Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

Merenkulkulaitos voisi antaa aluksille, porauslautoille ja muille alustoille tarkempia teknisiä vaatimuksia, jotka koskevat poikkeuksien ja samanarvoisuuksien myöntämistä sekä poistoveden öljypitoisuuden käsittelylaitteita koskevia malleja. Edellytysten olisi perustuttava poikkeusten osalta Marpol 73/78 yleissopimuksen I liitteen 3 sääntöön, samanarvoisuuksien osalta Marpol 73/78 yleissopimuksen I liitteen 5 sääntöön ja poistoveden öljypitoisuuden käsittelylaitteita koskevia malleja koskien Marpol 73/78 yleissopimuksen I liitteen 25 sääntöön sekä nesteidensiirron osalta Marpol 73/78 yleissopimuksen I liitteen 27 sääntöön.

Merenkulkulaitos voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä tämän luvun 5 §:ssä tarkoitetun valmiussuunnitelman sisällöstä ja rakenteesta. Näiden määräysten olisi perustuttava Marpol 73/78 yleissopimuksen I liitteen 17 ja 36 sääntöön.

Merenkulkulaitos voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä tämän luvun 6 §:ssä tarkoitetun öljypäiväkirjan kaavasta. Näiden määräysten olisi perustuttava Marpol 73/78 yleissopimuksen I liitteen 17 ja 37 sääntöön ja III lisäykseen.

Merenkululaitos voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä tämän luvun 7 §:ssä tarkoitetun IOPP -todistuskirjan kaavasta. Näiden määräysten olisi perustuttava Marpol 73/78 yleissopimuksen I liitteen 7 ja 9 sääntöön ja II lisäykseen.

Säännökset ja määräykset voidaan ulottaa koskemaan vastaavasti sisävesialuetta ja kotimaanliikennettä.

### 3 luku

#### Öljypäästömaksu

##### *3 luvun 1 §. Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus*

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 19 b §.

Öljypäästömaksua koskeva sääntely on sisältynyt jo voimassa olevaan lakiin, ja sen yleiset perustelut on laajemmin kuvattu hallituksen esityksessä HE 77/2005, tuon hallituksen esityksen perustelut ovat edelleen ajan tasalla, koska öljypäästömaksua koskeva sääntely ehdotetaan pysytettäväksi uudistettavassa alusjätelaissa entisellään.

Pykälän 1 momentin mukaan öljypäästömaksu määrättäisiin öljyn tai öljypitoisen seoksen päästökiellon rikkomisesta. Öljyn päästökiellon rikkominen arvioidaan 2 luvun 1 §:n tai 10 §:n nojalla. Samalla on otettava huomioon 2 luvun 2 §:n säännökset, jotka mahdollistavat päästökiellosta poikkeamisen erikseen säännellyissä tilanteissa. Pykälän mukaan päästökielto ei koske esimerkiksi tilanteita, joissa päästäminen on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi taikka joissa öljyn veteen pääseminen aiheuttaa aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta ja kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin on ryhdytty vahingoittumisen jälkeen.

Lain 2 luvun 2 §:n 2 momentista ilmenee, ettei öljyn päästökiellosta poikkeaminen koske kuitenkaan tapauksia, joissa öljypäästön aiheuttua aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta laivanisäntä tai aluksen päällikkö on joko tahallisesti aiheuttanut vahingon tai toiminut törkeän huolimattomasti tai piittaamatta siitä mahdollisuudesta, että öljyvahinko todennäköisesti seuraisi. Tuossa tilanteessa voidaan siten määrätä öljypäästömaksu. Öljyn päästökiellosta poikkeaminen ei tule kysymykseen myöskään silloin, kun öljypäästön aiheuttua aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta (2 luvun 2 §:n 1 momentin 2 kohta) kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin ei ole ryhdytty vahingoittumisen jälkeen. Öljypäästömaksu voi tulla kysymykseen tällaisessakin tilanteessa. Myös Ruotsissa viimeksi mainitun kaltainen tilanne on erikseen säädetty kuuluvaksi seuraamusmaksun (vattenföroreningsavgift) piiriin.

Jos kauttakulussa oleva ulkomainen alus on syyllistynyt kiellettyyn öljypäästöön talousvyöhykkeellä, öljypäästömaksun lisäedellytyksenä on, että päästöstä aiheutuu huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerен tai talousvyöhykkeen luonnonvaroil- le. Suomen talousvyöhykkeellä ulkomaisilta aluksilta tehtyjen kiellettyjen öljypäästöjen seuraamuksia joudutaan rajoittamaan YK:n merioikeusyleissopimuksen 220 artiklassa olevien määräysten vuoksi. Merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen mukaan oikeudellisiin toimenpiteisiin ryhtyminen valtion talousvyöhykkeellä tai aluemerellä purjehtivaa ulkomaista alusta kohtaan näet edellyttää, että alukselta talousvyöhykkeellä tapahtuneesta päästöstä aiheutuu huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa rantavaltion rantaviivalle tai siihen liittyville eduille tai sen aluemerен tai talousvyöhykkeen luonnonvaroil- le. Merioikeusyleissopimuksesta johtuvan rajoitussääntelyn tarve koskee kauttakulussa olevia, ei vapaaehtoisesti satamaan tulleita aluksia (220 artiklan 1 kappale). Aluksen saapumisella vapaaehtoisesti satamaan tarkoitetaan tilanteita, joissa satamavaltion viranomaiset eivät ole pakottaneet alusta kyseisen valtion satamaan. Öljypäästömaksun edellytykseksi asetetaan siis tällaisessa merioikeusyleissopimuksen normeeraamassa tilanteessa oma ympäristönäkökohtiin perustuva kynnyksensä.

Merioikeusyleissopimuksen 228 artiklan 1 kappaleessa määrätään lippuvaltiolle tietyissä tilanteissa kuuluvasta etuoikeudesta ryhtyä oikeudellisiin toimiin rangaistuksen määräämiseksi muun muassa rantavaltion talousvyöhykkeellä tapahtuneista kielletyistä öljypäästöistä. Sanottu lippuvaltion etuoikeus ei kuitenkaan sovellu kaikkiin tapauksiin. Merioikeusyleissopimuksen 228 artiklan 1 kappaleen mukaan sitä ei sovelleta, jos on kysymys rantavaltiolle aiheutuneesta suuresta vahingosta, tai jos lippuvaltio on toistuvasti laiminlyönyt velvollisuutensa panna alustensa tekemiä rikkomuksia koskevat sovellettavat kansainväliset säännöt ja säännökset tehokkaasti täytäntöön. Kun öljypäästömaksun määräämisen edellytyksenä talousvyöhykkeellä olisi merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen mukaisesti, että tapahtuneesta päästöstä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerен tai talousvyöhykkeen luonnonvaroil- le huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa, kysymys olisi sellaisista päästöistä, joihin lippuvaltion etuoikeuden ei olisi tarkoitus soveltua. Merioikeusyleissopimuksen 228 artiklan 1 kappaleen mukaista lippuvaltion etuoikeutta oikeudellisiin toimiin ryhtymisessä ei siis tarvitsisi soveltaa öljypäästömaksua näissä tapauksissa määrättäessä.

Korotettu kynnyks ei kuitenkaan koske tilanteita, joissa asianomainen ulkomainen alus saapuu vapaaehtoisesti suomalaiseen satamaan. Koska öljypäästömaksu voitaisiin tuolloin määrätä myös muusta kuin sellaisesta päästöstä, josta aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerен tai talousvyöhykkeen luonnonvaroil- le huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa, saattaisivat lippuvaltiolle annettavaa etusijaa koskevat sopimusmääräykset joissakin tapauksissa tulla sovellettaviksi. Tällaista tilannetta on kuitenkin pidettävä käytännössä poikkeuksellisenä, koska öljypäästömaksujärjestelyn tarkoituksena on puuttua Suomen rannikkovesillä nimenomaan kauttakulussa olevien ulkomaisten alusten päästöihin. Tämän vuoksi merioikeusyleissopi-

muksen 228 artiklan 1 kappaleesta ei ole pidetty tarpeellisena ottaa eri mainintaa ehdotettuun sääntelyyn.

Vähäisistä öljypäästöistä ei ole tarkoitus asettaa maksuseuraamusta. Vähäisillä öljypäästöillä tarkoitetaan määrällisesti pieniä ja vaikutuksiltaan vähäisiä päästöjä.

Kussakin yksittäistapauksessa olisi voitava todeta, että tapahtuneesta rikkomuksesta on selvää objektiivista näyttöä (merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappale). Tätä on voitu saada lento- tai muun valvonnan taikka alukselta alusjätelain mukaisesti vaadittujen tietojen tai aluksen tarkastuksen yhteydessä (12 luvun 9 § ja 10 §).

Suomen talousvyöhyke on maantieteellisten olosuhteiden vuoksi suhteellisen kapea. Suuri osa havaituista päästöistä sellaisilla Suomen lähialueilla, jotka talousvyöhyke kattaa, onkin tapahtunut aivan aluevesirajan tuntumassa ja siten jopa lähempänä kuin 12 meripeninkulman etäisyydellä rannikon perusviivasta. Epäsuotuisten sääolosuhteiden vallitessa öljyn leviäminen voi olla nopeata. Jos öljypäästö on tapahtunut talousvyöhykkeellä esimerkiksi niin, että öljy merivirtojen tai tuulen suunnan vuoksi uhkaa ajautua rantaan, voitaisiin lähteä siitä, että lainkohdassa tarkoitettua huomattavan vahingon tai sen vaaran edellytykset täyttyvät. Maantieteellisten ja luonnontieteellisten syiden vuoksi kynnys huomattavan vahingon tai vaaran edellytysten ylittymisessä ei välttämättä ole kovinkaan korkealla. Päästön vaikutukset olisi kuitenkin aina arvioitava tapauskohtaisesti.

Vähäisistä päästöistä ei ole tarkoitus asettaa maksuseuraamusta. Vähäisillä päästöillä tarkoitetaan määrältään pieniä ja vaikutuksiltaan vähäisiä päästöjä. Määrän tarkempi täsmentäminen ei ole tässä yhteydessä mahdollista, vaan asia jää viime kädessä käytännön arvioinnin varaan. Maksutaulukon (3 luvun 2 §) mukaan alle 50 litran päästöstäkin voidaan määrätä öljypäästömaksu. Määrältään vähäinenkin öljypäästö voi olla ympäristövaikutuksiltaan merkittävä, jos päästö sijoittuu luonnonolosuhteiltaan herkälle alueelle kuten sisäsaaristoon taikka luonnonsuojelu- tai lintualueelle. Vuodenajalla on lisäksi merkitystä ympäristönäkökohtia punnittaessa. Päästön vähäisyyttä koskeva kriteeri edellyttää siten myös ympäristövaikutusten arvioimista. Esimerkiksi Ruotsissa on katsottu, että jos päästö on ollut hyvin pieni, ja se on haihtunut nopeasti aurinkossa sekä se on tapahtunut muualla kuin luonnonolosuhteiltaan kovin herkällä alueella, kysymys saattaa olla vähäiseksi luokiteltavasta päästöstä.

Ajallisessa tai teknisessä yhteydessä olevaa useamman pienemmän päästön sarjaa pidettäisiin yhtenä öljypäästönä.

Samalla tavalla kuin päästökiellon kohdalla, öljypäästömaksun on tarkoitus koskea sekä öljyä että öljypitoista seosta. Alusjätelain 1 luvun 2 §:n 31 kohdan

mukaan laissa tarkoitetaan öljyllä kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, raaka-öljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet mukaan luettuina. Saman säännöksen 32 kohdan mukaan öljypitoisella seoksella tarkoitetaan seosta, joka sisältää öljyä.

Ehdotetun alusjätelain 1 luvun 2 §:n 9 kohdan mukaan Suomen vesialueella tarkoitetaan sisäisiä aluevesiä, aluemerta ja sisävesialuetta. Alueellisesti öljypäästömaksu rajattaisiin koskemaan Suomen sisäisiä aluevesiä ja aluemerta, jotka yhdessä muodostavat aluevedet, sekä Suomen talousvyöhykettä. Mainittu alueellinen rajausta koskisi myös suomalaisia aluksia.

Ehdotetussa alusjätelaissa tarkoitettu öljyn päästökielto koskee Suomen vesialuetta ja Suomen talousvyöhykettä. Ympäristönäkökohdista katsottuna öljypäästömaksun kohdentamisen intressit ovat kuitenkin selkeimmin aluevesillä ja Suomen talousvyöhykkeellä tapahtuneissa päästöissä. Sääntelyssä on näin ollen lähdetty siitä, ettei öljypäästömaksu koske sisävesialuetta. Tämä merkitsee poikkeamista alusjätelain soveltamisalasta. Saatujen kokemusten perusteella myöhemmin saattaa kuitenkin tulla harkittavaksi öljypäästömaksujärjestelmän ulottaminen sisävesialueelle, ennen muuta Saimaan syväväylälle.

Ehdotetun alusjätelain 2 luvun 1 §:n 1 momentissa on kielletty öljyn tai öljypitoisen seoksen päästäminen veteen suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Asiassa tulee näin ollen harkittavaksi se, kuinka laajalla vaikutusalueella öljypäästömaksu koskisi suomalaisia aluksia. Käytännön näkökohdat puoltavat viime kädessä sitä, ettei suomalaisia aluksia eroteta maksun määrittämisen suhteen muista aluksista. Tämä merkitsee öljypäästömaksun alueellista rajaamista. Suomalaiset alukset olisivat tämän mukaisesti rikosoikeudellisessa, mutta eivät hallinnollisessa vastuussa Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tehdyistä kielletyistä öljypäästöistä. Vertailun vuoksi voidaan viitata Ruotsin vastaavaan järjestelmään, jossa sääntelyn antamasta mahdollisuudesta huolimatta ruotsalaisille aluksille ei ole liiemmin määrätty seuraamusmaksuja toisen valtion talousvyöhykkeellä tai aluevesillä tehdyistä kielletyistä öljypäästöistä.

Ehdotetun alusjätelain 1 luvun 2 §:n 15 kohdassa määritellään myös aluksen käsite. Mainitun kohdan mukaan aluksella tarkoitetaan jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät ja kelluvat alustat. Lain 1 luvun 2 §:n 17 – 21 kohdissa määritellään erikseen myös öljysäiliöaluksen, kemikaalisäiliöaluksen, matkustaja-aluksen, huviveneen ja kalastusaluksen käsitteet. Öljypäästömaksu voitaisiin määrätä eri tyyppisille aluksille, kuten esimerkiksi öljysäiliöalukselle, muulle lastialukselle, matkustaja-alukselle tai huviveneelle. Alustyyppillä ei siten ole merkitystä maksun edellytyksiä harkittaessa.

Ehdotetun alusjätelain 1 luvun 6 §:n mukaan alusjätelain estämättä on noudatettava, mitä vieraan valtion omistaman aluksen tai sota-aluksen oikeudellisesta

asemasta kansainvälisten sopimusten mukaan määrätään. Säännöksellä viitataan muun muassa YK:n merioikeusyleissopimuksen 236 artiklaan, jonka mukaan yleissopimuksen määräyksiä meriympäristön suojelusta ja säilyttämisestä ei sovelleta sota-aluksiin, apualuksiin tai muihinkaan valtion omistamiin tai käyttämiin aluksiin tai ilma-aluksiin, joita käytetään kyseisellä hetkellä muihin kuin valtion kaupallisiin tehtäviin. Marpol 73/78 -yleissopimuksen 3 artiklan 3 kappaleeseen sisältyy vastaava määräys täysivaltaisesta koskemattomuudesta. Ehdotetun alusjätelain 1 luvun 6 §:ää on sovellettava myös öljypäästömaksuasioissa: Öljypäästömaksusäännöksiäkään ei sovelleta 1 luvun 6 §:ssä mainittuihin aluksiin. Vastaavasti öljypäästömaksusäädöksiä ei sovellettaisi myöskään puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettuihin aluksiin. Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetuista kelluvista alustoista peräisin olevan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen mukaan lukien öljypäästöt sovelletaan mitä ympäristönsuojelulaissa ja jätelaissa säädetään. Ehdotetussa laissa olevia öljypäästömaksua koskevia säännöksiä ei siten sovellettaisi näihin 1 luvun 8 §:ssä tarkoitettuihin pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustettuihin kelluviin alustoihin.

Maksuvelvollisuuden perusteena käytettäisiin objektiivista vastuuta, joten maksuvelvollisuuden syntyminen ei edellyttäisi sen selvittämistä, toimiko joku aluksella tahallisesti tai tuottamuksellisesti. Maksun määräävän viranomaisen tehtävänä olisi kuitenkin osoittaa, onko päästö peräisin asianomaiselta alukselta. Kun oikeudelliset edellytykset täyttyvät, viranomaisen tehtävänä olisi maksun määrääminen. Hallinnollista tarkoituksenmukaisuusharkintaa, mikä ilmaistaisiin ”voidaan määrätä” -lausekkeella, ei näihin maksuasioihin ole tarkoitus sisällyttää.

Maksuvelvollisuuden selvittämiseen sovelletaan objektiivisen näytön vaatimusta. Kun öljyä on päässyt mereen, kysymys on alusjätelain 2 luvun 1 tai 10 §:ssä tarkoitettusta kielletystä päästöstä. Maksun määrääminen ei edellyttäisi sen selvittämistä, kuka päästön aluksella aiheutti, ja toimiko hän tahallaan tai huolimattomasti. Asiassa olisi kuitenkin oltava objektiivista näyttöä siitä, että päästö on peräisin tietyltä alukselta. Ankaraa vastuuta tasapainotettaisiin sillä, että maksu voitaisiin jättää määräämättä tai alentaa alusjätelain 3 luvun 3 tai 4 §:n nojalla taikka päästön vähäisyyden vuoksi 3 luvun 1 §:n 1 momentin nojalla. Viranomainen osallistuu sen selvittämiseen, onko päästössä mahdollisesti kysymys alusjätelain 2 luvun 2 §:ssä säädetystä poikkeustilanteesta tai alusjätelain 2 luvun 1 §:n 1 momentin nojalla annetun alusjäteasetuksen 2 luvun 1 tai 2 §:n mukaisesta tilanteesta. Samoin viranomaisen tehtäviin kuuluu arvioida, onko päästöä pidettävä vähäisenä. Sen sijaan maksuvelvollisen olisi osoitettava maksuvelvollisuudesta vapautumisen tai sen alentamisen peruste, joten näyttövelvollisuus 3 luvun 3 §:n edellytysten olemassaolosta olisi maksuvelvollisella. Maksuvelvollisen näyttövelvollisuutta voidaan perustella näiden asioiden luonteella. Öljypäästö syntyy lähtökohtaisesti aktiivisen toiminnan tuloksena, joten aluksen omistaja tai laivanisäntä (maksuvelvollinen) pystyy parhaiten osoittamaan kohtuussyyt sille, miksi aluksen perässä olevan öljyvanan vuoksi ei olisi määrättävä seuraamusmaksua.



Maksuvelvollisella ei sen sijaan olisi näyttövelvollisuutta siltä osin kuin kysymys on siitä, onko päästö peräisin asianomaiselta alukselta. Tämän arvioinnissa on keskeinen merkitys viranomaisen asiassa hankkimalla objektiivisella näytöllä. Näytön hankkiminen tapahtuu yleisimmin lentovalvonnan yhteydessä sivukulmatutkaa (SLAR-tutka), IR/UV-skanneria, videokameraa sekä valokuvauslaitetta käyttäen. Näiden sekä kokeneen havainnoitsijan näköhavaintojen perusteella voidaan riittävän varmasti osoittaa, että aluksesta on päässyt mereen öljyä tai öljypitoista seosta. Vuonna 2004 on otettu käyttöön myös alusten automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS), joka osaltaan parantaa viranomaisten mahdollisuuksia päästöjen selvittämisessä.

Se, että öljyä näkyy veden pinnalla tai pinnan alla aluksen tai sen peräaallon välittömässä läheisyydessä, lähtökohtaisesti osoittaa päästön öljypitoisuuden ylittävän yli 4 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta sallitut 15 ppm ja kysymyksen olevan päästökiellon rikkomisesta. Maksuvelvollisen tehtävänä onkin osoittaa, että laivan perässä oleva aine on sellaista, jonka mereen päästämistä ei ole kielletty. Tämä voi tapahtua ennen muuta lastitietojen avulla, koska lasteja lukuun ottamatta aluksella ei yleensä ole sellaisia aineita, jotka voivat aiheuttaa öljypäästön kaltaisen vanan (juovan tai läikän) aluksen perässä. Päästettäväksi sallittuja aineita on nykyään muutenkin vähän, ja niistä vain pieni osa reagoi öljyn kaltaisella tavalla veteen päästessään.

Todisteiden keräämisessä voidaan soveltuvin osin noudattaa IMO:ssa laadittua yksityiskohtaista luetteloa todisteista (päättölauselma A.787(19), sisällytetty liitteeksi 3 HELCOM-suositukseen 19/16). Asian selvittämisessä voidaan tarvittaessa nojautua ehdotetun alusjätelain 12 luvun 9 - 10 §:n tutkinta- ja selvityskeinoihin, jotka koskevat myös talousvyöhykettä. Näitä tutkinta- ja selvityskeinoja, joista on oma viittauksensa ehdotetussa 3 luvun 11 §:ssä, voidaan sinänsä pitää riittävinä öljypäästömaksun määräämisen kannalta.

Pykälän 2 momentin mukaan öljypäästömaksu määrättäisiin aluksen omistajalle tai laivanisännälle. Aluksen omistaja on aluksen rekisteröity omistaja tai rekisteröinnin puuttuessa se, joka omistaa aluksen. Suomalaisen aluksen osalta sovelletaan alusrekisterilain (512/1993) säännöksiä siitä, että kauppamerenkulkuun käytettävä alus on merkittävä alusrekisteriin (6 §). Rekisteriin tulee tällöin merkittäväksi muun muassa aluksen tunnistetiedot ja tiedot aluksen omistajasta (9 §). Aluksen omistaja on siten periaatteessa verraten yksinkertaista selvittää alusrekisteristä. Ulkomailla on käytössä samantyyppisiä rekistereitä.

Laivanisännän käsite puolestaan kattaa ne tahot, jotka vastaavat aluksen käytöstä merenkulkuun. Merilain (674/1994) 7 luvun 1 § sisältää yleiset säännökset laivanisännän vastuusta. Laivanisännän käsitettä ei sen sijaan ole merilaissa määritelty. Oikeuskäytännössä ja -kirjallisuudessa on katsottu, että laivanisäntä on se taho, joka varustaa, miehittää ja käyttää alusta merenkulkuun. Laivanisännällä tarkoitetaan siten esimerkiksi aluksen vuokraajaa (leasing, bare-

boat -rahtaus). Useamman tahon hoitaessa alukseen liittyviä toimintoja on katsottu, että laivanisäntä olisi se, jolla on aluksen päällikön välityksellä merenkulullinen määräysvalta alukseen. Viimeksi mainitun kannan voitaisiin katsoa olevan sovellettavissa myös öljypäästömaksuasioissa, koska öljypäästö liittyy suoraan aluksen merenkululliseen eikä kaupalliseen käyttöön.

Maksuvelvollisen määrittely tapahtuu sen ajankohdan mukaan, kun kielletty öljypäästö tapahtui.

Öljypäästömaksu voidaan määrätä joko aluksen omistajalle tai laivanisännälle. Koska öljypäästö liittyy suoraan aluksen käsittelyyn, olisi kuitenkin tarkoituksenmukaista, että öljypäästömaksu määrittäisiin ensisijaisesti laivanisännälle, joka tosiasiallisesti vaikuttaa aluksen käyttöön. Ulkomaisen aluksen kohdalla laivanisännän selville saaminen saattaa kuitenkin joissakin tilanteissa olla vaikeaa. Tällaisessa tilanteessa maksun määrääminen aluksen rekisteriin merkitylle tai muulla luotettavalla tavalla ilmenevälle omistajalle tulee ajankohtaiseksi. Koska nykyään on yhä tavallisempaa, että aluksen omistaja ei itse toimi laivanisäntänä, öljypäästömaksua ei voitaisi määrätä aluksen omistajalle siinä tapauksessa, että tämä osoittaa laivanisännän, joka on käyttänyt alusta omistajan asemesta. Aluksen omistajan tulee tällöin siis osoittaa se laivanisäntä, johon maksuvelvollisuus voidaan kohdistaa.

Suomen lipun alla purjehtivien alusten osalta aluksen käytöstä vastaava taho on tavallisesti vaikeuksitta selvitettävissä. Ulkomaistenkin alusten osalta selvitystyössä on mahdollista käyttää apuna niitä tunnistetietoja, joita aluksista saadaan erilaisten käytössä olevien ilmoittautumisjärjestelmien kautta. Suomenlahden alusliikenne siirtyi 1 päivänä heinäkuuta 2004 pakolliseen ilmoittautumisjärjestelmään (ns. GOFREP ja siihen sisältyvä liikenteen seurantajärjestelmä), jonka rajoissa kaikki alukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300, joutuvat ilmoittamaan muun muassa aluksen nimen sekä radiokutsutunnuksen tai IMO -numeron tai MMSI-numeron. Kaikista Suomen satamiin kohdistuvista aluskäynneistä tehdään puolestaan alusilmoitus PortNet-järjestelmään. Ulkomaisten alusten osalta aluksen käytöstä vastaavaa tahoa olisi mahdollista pyrkiä selvittämään myös laivameklareiden kautta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin vastuunjaosta laivanisännistöyhtiössä. Merilain 5 luvun 1 §:n 2 momentin mukaan vastuu jakautuu laivanisännistöyhtiössä pääsääntöisesti kunkin laivanisännän laivaosuuden mukaisessa suhteessa. Öljypäästömaksun maksuvastuu olisi tästä poiketen yhteisvastuullinen, niin kuin maksuissa ja korvauksissa yleensäkin.

Pykälän 4 momentissa lähdetään siitä, ettei öljypäästömaksu koskisi poliisin, tullin, puolustusvoimien eikä rajavartiolaitoksen aluksia. Sen sijaan rikosoikeuden kannalta valtion viranomaiset ja laitokset eivät ole muista poikkeavassa asemassa, paitsi että rikosoikeudellinen yhteisövastuu ei tule kysymykseen, jos rikos on tehty käytettäessä julkista valtaa.

Pykälän 5 momentin mukaan öljypäästömaksua koskevan ehdotetun alusjätelain 3 luvun säännöksiä ei sovellettaisi sisävesialueella. Ehdotetulla alusjätelailla ei siten muutettaisi miltään osin öljypäästömaksun alueellista soveltamisalaa. Kunhan öljypäästömaksusta on saatu enemmän käytännön kokemusta, on mahdollista harkita maksun ulottamista sisävesialueelle siten kuin hallituksen esityksen 77/2005 vp. perusteluissa todetaan. Koska sisävesialueella aluksiin voidaan helpommin kohdistaa tarkastus-, hallintopakko- ja syytteeseen asettamistoimia, ei öljypäästömaksun ainakaan toistaiseksi ole katsottu olevan niin tarpeellinen kuin erityisesti Suomen talousvyöhykkeellä on asian laita.

### **3 luvun 2 §. Öljypäästömaksun määrä**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 19 c §.

Pykälän mukaan maksu määrättäisiin päästön määrän ja aluksen koon perusteella, ja siinä noudatettaisiin samaa periaatetta kuin Ruotsin lainsäädännössä. Säännös vastaa nykyisen alusjätelain sisältöä. Maksutaulukon käyttämisellä pyritään kaavamaisuuteen, mikä palvelee osaltaan maksujärjestelmän tehokkuustavoitteita ja ennakoitavuutta. Aluksen kokoa arvioitaisiin sen bruttovetoisuuden mukaan. Aluksen bruttovetoisuuden määritelmä on ehdotetussa alusjätelaissa 1 luvun 2 §:n 16 kohdassa, ja sillä tarkoitetaan alukselle vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa käyttäen määritettyä vetoisuutta.

Päästön määrän arvioinnissa tarvitaan tieto öljyn peittämän alueen laajuudesta (pinta-ala) ja eri värien prosenttiosuudet koko lautan pinta-alasta. Lentokoneesta tai helikopterista tehtävä lautan värieroihin perustuva tilavuuden arviointi antaa yleensä melko totuudenmukaisen lopputuloksen, sillä eri paksuiset öljykerrokset heijastavat ja taittavat valoa eri tavoin. Kerrospaksuuden ja lautan värin välillä on siis olemassa tietty suhde. Veteen joutuneen öljyn määrä voidaan arvioida Oil Appearance Code -taulukon avulla. Taulukon arvot on saatu laboratoriotestien ja öljypäästöjen kontrolloitujen merikokeiden perusteella. Mereen päästetyn öljymäärän arvioinnissa voidaan käyttää myös muita keinoja, jos arviointi ei ole ollut mahdollista lentovalvonnan yhteydessä esimerkiksi sääolosuhteiden vuoksi. Jos määrä ei ole riittävän varmasti todennettavissa, maksu voitaisiin tilanteen mukaan määrätä maksutaulukon alimman päästömäärän perusteella.

Esimerkiksi jos valvontalentokoneen miehistön laskelman perusteella öljylautan tilavuus on 3,74 m<sup>3</sup> eli 3 740 litraa, ja alus kuuluu luokkaan 3 001 – 15 000 GT, alukselle päästöstä määrättävän maksun määrä olisi 12 834 euroa lisättynä 3 081 eurolla (3 x 1 027 euroa) eli yhteensä 15 915 euroa.

### **3 luvun 3 §. Vapautus öljypäästömaksusta**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 19 d §.

Pykälässä säädettäisiin öljypäästömaksujärjestelmään kuuluvasta mahdollisuudesta saada vapautus tai lievennys maksun suorittamisesta. Tällä tasapainotetaan maksujärjestelmän ankaruutta. Poikkeamisperusteet on haluttu samalla kuitenkin rajata suhteellisen tiukkoihin kriteereihin, jotka ilmentävät maksun ilmeistä kohtuuttomuutta.

Öljypäästömaksun määrittämiseen liittyy vastapainona mahdollisuus saada tietyn edellytyksin vapautus tai lievennys maksun suorittamisesta. Näyttövelvollisuus vapautus- tai lievennysperusteiden olemassaolosta on lähtökohtaisesti maksuvelvollisella.

Kaikki öljypäästöt eivät ole sellaisia ehdotetun alusjätelain 2 luvun 1 tai 10 §:ssä tarkoitettuja kiellettyjä öljypäästöjä, joista voi seurata öljypäästömaksu. Ehdotetun alusjätelain 2 luvun 2 §:n poikkeussäännöksistä ilmenee, että kielletyn öljypäästön käsitteen ulkopuolelle rajataan erilaiset hätä-, meripelastustms. tilanteet. Oikeissa rajoissa pysyvä hätävarjelu tai pakkotila muodostaa yleisesti ottaen oikeuttamisperusteen. Tosin tuossakaan tilanteessa tahallinen päästö mereen ei ole perusteltua. Lieventäviä seikkoja saattaa liittyä kuitenkin myös sellaiseen maksutilanteeseen, jossa ei muodollisesti ottaen voida soveltaa ehdotetun alusjätelain 2 luvun 2 §:n poikkeussäännöksiä. Tällaisessa tilanteessa saattaa esimerkiksi olla kysymys kohtuullisten toimenpiteiden laiminlyönnistä aluksen vahingoittumisen jälkeen. Tuolloin voidaan kysyä, olisiko vahingon rajoittaminen objektiivisesti ottaen ollut mahdollista.

Ehdotetun alusjätelain 9 luvun 1 ja 2 § huomioon ottaen asianmukaisena perusteena ei sen sijaan voida pitää sitä, ettei satamassa olisi järjestetty öljypitoisten jätteiden vastaanottoa. Yleisesti ottaen aluksen päällikön tai laivaväen henkilökohtaisiin olosuhteisiin liittyviä seikkoja ei tulisi käyttää vapautus- tai alentamisperusteena, kuten ei myöskään laivanisännän taloudellisia olosuhteita.

Päätöksenteon tulisi kaiken kaikkiaan perustua tapauskohtaiseen harkintaan lähtien siitä, että maksusta vapauttamiselle tai maksun alentamiselle olisi oltava selkeä kynnys, jotta tätä lainkohtaa ei ryhdyttäisi käyttämään keinona järjestelmän vesittämiseen.

### **3 luvun 4 §. Öljypäästömaksun toissijaisuus**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 19 e §.

Pykälän 1 momentin mukaan öljypäästömaksua ei voitaisi määrätä sille, joka on lainvoimaisesti tuomittu rangaistukseen kyseisestä öljypäästöstä. Samasta päästöstä ei siten voida määrätä samalle taholle (luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle) sekä rikosoikeudellista että hallinnollista seuraamusta. Jotta rikosoikeudellisella rangaistuksella olisi ehdotetut oikeusvaikutukset, sitä koskevan tuomion olisi oltava lainvoimainen. Sen sijaan se, että aluksen päällikkö on tuomittu rikosoikeudelliseen rangaistukseen, ei estä öljypäästömaksun määrittämistä samasta päästöstä aluksen omistajana tai laivanisäntänä olevalle oikeushenkilölle.

Pykälän 2 momentin mukaan öljypäästömaksun määränneen viranomaisen olisi poistettava maksu, jos se, jolle on määrätty öljypäästömaksu, myöhemmin tuomitaan rangaistukseen samasta öljypäästöstä. Mainittu säännös osoittaa rikosoikeudellisen järjestelmän olevan edelleen ensisijainen öljypäästömaksuun nähden. Edellytyksenä olisi rikostuomion lainvoimaisuus. Poistaminen tapahtuisi hakemuksesta. Intressi hakemuksen tekemiseen olisi lähtökohtaisesti sillä, jolle öljypäästömaksu on määrätty. Kun maksupäätös on poistettu ja siitä on ilmoitettu oikeusrekisterikeskukselle, viimeksi mainittu palauttaa maksun sakon täytäntöönpanosta annetun lain 22 §:n nojalla. Edellytyksenä luonnollisesti on, että maksu on suoritettu tai se on peritty maksuvelvolliselta.

### **3 luvun 5 §. Öljypäästömaksun määrittäminen**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 19 f §.

Pykälän 1 momentin mukaan öljypäästömaksun määräisi rajavartiolaitos. Rajavartiolaitoksessa maksusta päättäisi merivartioston komentaja, apulaiskomentaja tai meritoimiston päällikkö. Käytännössä öljypäästömaksun määrittäminen voisi konkretisoitua Suomenlahden merivartioston tai Länsi-Suomen merivartioston alueella.

Rajavartiolaitoksella olisi hallintolain 31 §:n mukaisesti asian selvittämisvelvollisuus. Rajavartiolaitoksen tulisi siten tarvittaessa kuulla ennen päätöksentekoa Suomen ympäristökeskusta päästön määrästä sekä sen vahingollisuudesta ja ympäristövaikutuksista.

Rajavartiolaitoksen olisi hallintolain 54 §:n mukaan annettava tekemänsä päätös viipymättä tiedoksi asianosaiselle. Päätöksen tiedoksiantoa on käsitelty tarkemmin 3 luvun 8 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa. Päätöksentekoviranomainen voisi tarvittaessa korjata päätöksessä olevan asia- tai kirjoitusvirheen sillä tavalla kuin hallintolain 50–53 §:ssä säädetään.

Pykälän 2 momentin mukaan öljypäästömaksu määrättäisiin maksettavaksi valtiolle.

### **3 luvun 6 §.** *Toimet öljypäästömaksun määrittämisen turvaamiseksi*

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 19 g §.

Pykälän 1 momentissa on viitattu siihen, että alusturvallisuuden valvontaviranomaisella sekä rajavartiolaitosviranomaisella ja poliisilla on ehdotetun alusjätelain 12 luvun 9 §:n 2 momentin mukaan tapahtuneiden päästöjen selvittämiseksi oikeus suorittaa aluksella muitakin kuin alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) mukaisia tarkastuksia, kuten ottaa näytteitä vedessä havaitun öljyn tai muun vahingollisen aineen alkuperän selvittämiseksi. Suomalaisen aluksen osalta säännöksen soveltamisalaa ei ole rajoitettu alueellisesti, kun taas ulkomaiselta alukselta edellytetään satamassa tai ankkurissa oloa Suomen vesialueella tai purjehtimista Suomen vesialueella. Mainitut viranomaiset voivat ehdotetun alusjätelain 12 luvun 9 §:n 3 momentissa säädetyillä edellytyksillä myös pysäyttää aluksen sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella. Sama koskee suomalaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella tai sen ulkopuolella ja ulkomaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella.

Ehdotetun alusjätelain 12 luvun 9 §:ssä olevia toimenpiteitä ei voida aina kohdistaa ulkomaiseen alukseen silloin, kun alus purjehtii Suomen aluemerellä, koska rantavaltion on tuossa tilanteessa noudatettava merioikeusyleissopimuksen 220 artiklassa asetettuja toimivaltarajoituksia. Ehdotetun alusjätelain 12 luvun 10 §:ssä onkin lähdetty siitä, että 12 luvun 9 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettuihin toimenpiteisiin voidaan ryhtyä ainoastaan silloin, kun on perusteltua syytä epäillä, että aluemerellä purjehtiva ulkomainen alus on siellä ollessaan aiheuttanut päästöjä.

Aiemmin voimassa olleen alusjätelain (300/1979) 5 a §:ään oli talousvyöhykeuudistuksen yhteydessä lisätty uudet 2 – 5 momentit, jotka sisältyvät nyt ehdotetun alusjätelain 12 luvun 10 §:ään 2 – 5 momentteina. Nämä momentit koskevat yhtäältä ulkomaista alusta, joka purjehtii Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä ja jolta epäillään rikotun alusjätelainsäädäntöä Suomen talousvyöhykkeellä, ja toisaalta ulkomaista alusta, joka purjehtii Suomen talousvyöhykkeellä ja jolta epäillään rikotun alusjätelainsäädäntöä Suomen aluemerellä ennen talousvyöhykkeelle saapumista. Kysymykseen voi tulla tietojen vaatiminen alukselta, aluksen tarkastaminen tai aluksen pysäyttäminen. Näille toimenpiteille on asetettu omat säännöksistä ilmenevät korotetut edellytyksensä. Talousvyöhykettä koskeva erityissääntely perustuu merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 3, 5 ja 6 kappaleeseen. Talousvyöhykeuudistuksen yhteydessä aiemmin voimassa olleeseen alusjätelain 5 b §:ään sisällytetyissä uusissa momenteissa säädetään merioikeusyleissopimuksen 226 artiklan mukaisesti ulkomaisen aluksen tutkimisesta. Nämä säännökset sisältyvät nyt ehdotetun alusjätelain 12 luvun 11 §:ään.

Pykälän 2 ja 3 momentissa säädettäisiin maksusaatavan turvaamistoimista. Rajavartiolaitos voisi päättää öljypäästömaksua koskevasta aluksen pysäyttämisestä ehdotetun alusjätelain 12 luvun 9 ja 10 §:n edellytysten vallitessa. Näiden edellytysten arvioiminen nojautuu tapauskohtaiseen kokonaisharkintaan. Talousvyöhykeuudistukseen liittyen esimerkiksi Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä purjehtiva ulkomainen alus voitaisiin pysäyttää Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn kielletyn öljypäästön vuoksi ainoastaan silloin, kun tapahtuneesta päästöstä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka aluemerelle tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Lisäedellytyksenä öljypäästömaksuasiassa on, että aluksen pysäyttäminen on perusteltua maksusaatavan turvaamiseksi maksuvelvolliselta. Lainkohdassa ei siten ole pohjimmaltaan kysymys tutkintakeinojen käyttämisestä, vaan seuraamusmaksusaatavan turvaamisesta. Jos pysäyttämispäätös tehdään ennen maksupäätöksen tekemistä, sen on nojaututtava lisäksi perusteltuun syyhyn. Asiaa tulisi voida olla riittävän varmasti pääteltävissä, ettei maksu ole kohtuudella saatavissa maksuvelvolliselta.

Vakuus asetettaisiin rajavartiolaitokselle, ja se määrättäisiin sen suuruiseksi kuin öljypäästömaksu arviolta tulisi olemaan. Vakuuden, eli tässä tapauksessa rahasuorituksen, tallettamisesta olisi voimassa, mitä rahan, arvo-osuuksien, arvopaperien tai asiakirjain tallettamisesta velan maksuna tai vapautumiseksi muusta suoritusvelvollisuudesta annetussa laissa (281/1931) säädetään. Vakuus olisi palautettava sen asettajalle, kun edellytyksiä sen pitämiselle ei enää ole. Vakuus siirtyisi maksun täytäntöönpanon yhteydessä oikeusrekisterikeskukselle.

Pysäyttämispäätöstä ja vakuuden asettamispäätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta. Jos öljypäästömaksun maksamisesta on asetettu vakuus tai jos ei muutoin enää ole perusteita aluksen pysäyttämiseksi, pysäytysmääräys olisi välittömästi peruutettava. Päätös aluksen pysäyttamisestä olisi voimassa enintään 14 päivää päätöksen antamisesta lukien.

Pykälän 4 momentissa oleva ilmoitusvelvollisuus lippuvaltiolle johtuu merioikeusyleissopimuksen 231 artiklan määräyksistä, joiden mukaan ulkomaiseen alukseen kohdistuvista merioikeusyleissopimuksen XII osan 6 osaston mukaisista täytäntöönpanotoimista on viipymättä ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle. Käytännössä ilmoitus olisi tehtävä lippuvaltion lähimmälle diplomaattiedustajalle tai konsuliviranomaiselle.

### **3 luvun 7 §.** *Tilaisuus tulla kuulluksi*

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 19 h §.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin aluksen omistajan tai laivanisännän kuulemisesta. Kuulemisen yhteydessä asianosaiselle olisi varattava tilaisuus antaa selityksensä sellaisista vaatimuksista ja selvityksistä, jotka saattavat vaikuttaa asian ratkaisuun. Asianosaiselle on samalla varattava tilaisuus lausua mielipiteensä asiasta.

Kuulemisen toteuttamiseen liittyy myös määräaika, jonka on ehdotuksen mukaan oltava asian laatuun nähden riittävä. Määräajan pituus riippuu asian luonteesta siten, että monimutkaisessa ja paljon asiakirjoja sisältävässä asiassa määräaika on luonnollisesti pidempi kuin yksinkertaisessa asiassa. Öljypäästömaksua koskevassa sääntelyssä on pyritty mahdollisimman yksinkertaiseen, osin jopa kaavamaiseen menettelyyn. Tapahtuneesta päästöstä hankitaan selvitys (näyttö), ja maksu määrätään laissa säädetyn taulukon mukaan. Asiassa hankittu selvitys ei välttämättä muodostu laajaksi, joskin myös muunlaisia tilanteita on ennakoitavissa. Mikäli kysymys on kuitenkin edellä kuvaillusta perustilanteesta, riittävänä voidaan pitää suhteellisen lyhyttä määräaikaa selityksen antamiselle. Minimissään määräaika voisi olla 14 päivää.

Kuuleminen tulisi toimittaa suomen tai ruotsin kielellä. Yleisenä kielenä merenkulussa on englanti. Oikeusturvanäkökohdista katsottuna ja hallintolain 26 §:ään viitaten viranomainen voisi tarvittaessa laatia kuulemispyyntönsä ja siihen liittyvät asiakirjat englannin kielellä. Tämä voisi tapahtua laatimalla esimerkiksi tämänkielisiä lomakkeita öljypäästömaksuasioita varten.

Kuulemisen käytännön toimittamisesta kuten kuulemisesta ilmoittamisesta säädetään hallintolain 6 luvussa. Jos kaikkia asiakirjoja ei toimiteta asianosaisen nähtäväksi kuulemisesta ilmoittamisen yhteydessä, asianosaiselle on hallintolain 36 §:n mukaisesti varattava mahdollisuus tutustua näihin asiakirjoihin asianomaisessa virastossa tai muussa tarkoitukseen sopivassa paikassa. Myös suullinen kuuleminen on mahdollinen, mutta hallintolain 37 §:n mukaan ainoastaan asianosaisen nimenomaisesta tahdonilmaisusta.

Kuulemispyynnön voisi antaa tiedoksi esimerkiksi hallintolain 55 §:ssä mainittuna tavallisena tiedoksiantona. Tällainen tiedoksianto voisi tulla kysymykseen ainakin silloin, kun kuultavan kotipaikka on Suomessa tai ulkomaisella kuultavalla on täällä edustaja. Tuolloin asiakirjat lähetettäisiin kuultavalle postitse kirjeellä. Asiassa voitaisiin käyttää myös sähköistä tiedoksiantomenettelyä, sillä tavalla kuin sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) säädetään. Mainitun lain 19 §:stä muun ohella ilmenee, että asiakirja voidaan antaa tiedoksi asianomaiselle sähköisenä viestinä hänen ilmoittamallaan tavalla. Tavallisen tiedoksiannon käyttäminen luonnollisesti edellyttäisi, että vastaanottajan postiosoite on viranomaisen tiedossa. Hallintolain 59 §:n 2 momentin mukaan vastaanottajan katsottaisiin saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä kirjeen lähettämisestä, jollei muuta näytetä. Tuosta ajankohdasta alkaisi siten kulua kuulemiselle varattu määräaika. Tarvittaessa voitaisiin turvautua muihin tiedoksiantotapoihin.



Tiedoksiannosta ulkomaille säädetään hallintolain 63 §:ssä. Tältä osin voidaan viitata, mitä 3 luvun 11 §:n 1 momentin perusteluissa on lausuttu. Asiassa voivat tulla sovellettaviksi EU:n oikeusapuyhteisöoikeuden määräykset kuten tiedoksiannosta koskeva 5 artikla ja oikeusapupyynnöiden toimittamista koskeva 6 artikla. Ensiksi mainitun artiklan 3 kappaleen mukaan asiakirja tai ainakin sen pääkohdat on käännettävä jollekin niistä kielistä, joita käytetään siinä jäsenvaltiossa, jonka alueella vastaanottaja on. Edellä mainittu kääntäminen tehdään kuitenkin sillä edellytyksellä, että on aihetta olettaa, ettei vastaanottaja ymmärrä sitä kieltä, jolla asiakirja on laadittu. Jos asiakirjan lähettävä viranomainen tietää, että vastaanottaja ymmärtää vain jotakin muuta kieltä, asiakirja tai ainakin sen pääkohdat on käännettävä kyseiselle kielelle. Aluksen omistajan tai laivanisännän kuuleminen voitaisiin siten suorittaa postitse tai viranomaisitse mainittujen artiklojen nojalla. Postitse tapahtuvassa tiedoksiannossa asiakirjat voitaisiin lähettää tarvittaessa suoraan kuultavan ilmoittamaan osoitteeseen. Samalla olisi varmistettava, että kuultavalla on riittävän pitkä aika selityksen antamiseen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kuulemisperiaatteesta poikkeamisesta. Säännöksessä on lähdetty siitä, että jos 3 luvun 6 §:n 2 momentissa mainitun päätöksen tarkoituksen toteutuminen saattaa muuten vaarantua, asian saa ratkaista asianosaista kuulematta. Poikkeaminen voisi siis tulla kysymyksen aluksen pysäyttamisestä ja/tai vakuuden asettamisesta päätettäessä. Pysäyttamisessä on kysymys enintään 14 päivää kestävästä turvaamistoimesta, joka tulee lopettaa esimerkiksi silloin, kun öljypäästömaksun maksamisesta on asetettu vakuus. Vakuus puolestaan olisi palautettava sen asettajalle heti, kun edellytyksiä sen pitämiselle ei enää ole. Kuuleminen saattaisi vaarantaa näiden päätösten tarkoituksen toteutumisen kuten aluksen omistajan tai laivanisännän saamisen tehokkaassa menettelyssä vastuuseen kielletystä öljypäästöstä.

Pykälän 3 momentin osalta voidaan viitata merilain 6 luvun säännöksiin, joissa on säädetty aluksen päällikön tehtävistä. Mainitun 6 luvun 13 §:n 1 momentista ilmenee, että aluksen päällikkö voi tehdä määrättyjä oikeustoimia laivanisännän puolesta. Päällikkö voi siten edustaa laivanisäntää. Päällikön asemavaltuutuksesta ei sen sijaan ole yleistä kansainvälistä sääntelyä. Esillä olevassa lainkohdassa on lähdetty siitä, että aluksen päällikkö edustaisi tarvittaessa maksuvelvollista. Ulkomaisten alusten kohdalla tämä voisi tulla kysymykseen ainakin aluevesillä. Sääntelyn lähtökohtana olisi järjestelmän tehokkuuden turvaaminen. Aluksen päällikölle voitaisiin toimittaa tiedoksi kuulemisasiakirjat mutta myös maksupäätös silloin, kun alus esimerkiksi poikkeaa Suomen satamaan. Vertailun vuoksi voidaan viitata alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 12 §:n 2 momenttiin, jossa ulkomaisten alusten kysymyksessä ollessa pidetään asianomaisen kuulemisena päällikön kuulemistä tarkastuksen yhteydessä.

### **3 luvun 8 §.** *Virka-apu öljypäästömaksua koskevassa asiassa*

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 19 i §.

Pykälän mukaan viranomaisen olisi annettava rajavartiolaitokselle öljypäästömaksua koskevan tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen asianomainen viranomainen on toimivaltainen. Esimerkiksi poliisin tulisi tarvittaessa avustaa rajavartiolaitosta öljypäästömaksuasioiden selvitystyössä. Silloin, kun poliisin, tullin tai puolustusvoimien alus on lähimpänä laittomasta öljypäästöstä epäiltyä alusta, virka-apua saatetaan tarvita esimerkiksi myös aluksen pysäyttämiseksi tai vakuuden saamiseksi.

### **3 luvun 9 §.** *Oikeus saada tietoja*

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 19 j §.

Pykälän mukaan jos tiedon antamisesta ei aiheutuisi haittaa asian selvittämiseksi, esitutkintaviranomaisella olisi viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain salassapitosäännösten estämättä oikeus luovuttaa rajavartiolaitokselle sellaisia laittoman öljypäästön esitutkinnassa esille tulleita tietoja, joilla voi olla merkitystä päätettäessä öljypäästömaksun määräämisestä samasta öljypäästöstä. Tietojen antaminen olisi lähtökohtaisesti esitutkintaviranomaisen harkinnassa lähtien siitä, ettei sellaista tietoa luovutettaisi, joka kuuluisi viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 11 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettuun asianosaiseltakin salassa pidettävään esitutkinta-aineistoon. Säännöksen olisi tarkoitus koskea tietojen luovuttamista myös silloin, kun rajavartiolaitos itse toimii esitutkintaviranomaisena. Rajavartioviranomainen voisi siten esitetyin rajoituksin hyödyntää esitutkinnan yhteydessä saamiaan tietoja öljypäästömaksun määräämisessä.

### **3 luvun 10 §.** *Muutoksenhakuoikeus*

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 19 k §.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin toimivaltaisesta tuomioistuimesta öljypäästömaksuasioissa. Maksun määräämispäätöksestä sekä 3 luvun 6 §:n 2 momentissa tarkoitettusta aluksen pysäyttämispäätöksestä ja vakuuden asettamispäätöksestä valitettaisiin Helsingin käräjäoikeudessa toimivaan merioikeuteen. Öljypäästömaksun määräämistä koskevat asiat olisi oikeuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi tarkoituksenmukaista ratkaista samassa oikeuspaikassa. Arvioitujen tapausten vähäisen määrän vuoksi öljypäästömaksuvalituksia ei arvioida tulevan kovinkaan paljon vuotta kohden, mikä sekin puoltaa asioiden samaan merioikeuteen keskittämistä. Myös rajavartiolaitoksen johtoesikuntana toimiva rajavartiolaitoksen esikunta sijaitsee Helsingissä.

Pykälän 2 momentin mukaan merioikeus olisi päätösvaltainen merilain 21 luvun 1 §:n 3 momentissa tarkoitettussa kokoonpanossa. Öljypäästömaksuvalitukset ratkaistaisiin siten lähtökohtaisesti asiantuntijajäsenten läsnä ollessa. Asiantuntijoiden läsnäolo ei kuitenkaan olisi tarpeellista ainakaan merkitykseltään vähäisemmissä maksuvalituksissa. Erityiskokoonpanon kysymyksessä ollessa lautamiehet eivät osallistuisi öljypäästömaksuvalitusten käsittelyyn merioikeudessa.

### **3 luvun 11 §. Valituksen tekeminen**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 19 l §.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valituksen tekemisestä kuten valitusajasta ja sen laskemisesta. Hallintopäätöksen tiedoksiannosta säädetään hallintolain 9 ja 10 luvussa. Öljypäästömaksupäätöksen ja ehdotetun alusjätelain 3 luvun 6 §:n 2 momentissa tarkoitetun päätöksen tiedoksianto toimitetaan Suomessa hallintolain 60 §:n nojalla todisteellisenä tiedoksiantona. Hallintolain 57 §:n mukaan todisteellinen tiedoksianto yhteisölle toimitetaan henkilölle, jolla on oikeus ottaa vastaan sen puolesta tiedoksiantoja. Todisteellinen tiedoksianto tapahtuu postitse saantitodistusta vastaan (60 § 1 momentti). Todisteellisessa tiedoksiannossa asiakirja voidaan myös luovuttaa kirjallista todistusta vastaan tiedoksiannon vastaanottajalle tai tämän edustajalle (60 § 2 momentti). Jos viranomaisen katsoo siihen olevan aihetta, tiedoksianto voidaan toimittaa haastetiedoksiantona (60 § 3 momentti). Myös asiakirjan luovuttaminen sijaistiedoksiantona on laissa tarkoitettu todisteellinen tiedoksiantotapa (61 §).

Tiedoksianto toimitetaan ulkomaille hallintolain tai asianomaisen vieraan valtion lainsäädännön mukaan, jollei Suomea sitovista kansainvälisistä sopimuksista ja velvoitteista muuta johdu (63 § 1 momentti). Jos esimerkiksi Suomen hyväksymät kansainväliset sopimukset tietyssä tilanteessa vaativat todisteellisuutta, olisi samaa edellytettävä kysymykseen tulevalta ulkomaiselta menettelytavalta (HE hallintolaiksi ja laiksi hallintolainkäyttölain muuttamisesta 72/2002 vp s. 118). Sinänsä maksupäätös on annettava myös hallintolain mukaan tiedoksi todisteellisesti. Todisteellista tiedoksiantoa edellytetään samoin EU:n neuvoston puitepäätöksessä vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin (EYVL N:o L 76, 22.3.2005, s. 16). Öljypäästömaksupäätös olisi näin ollen annettava myös ulkomaille tiedoksi todisteellisenä tiedoksiantona.

EU:n oikeusapuyhteisösuhteen 5 artikla sisältää määräyksiä oikeudenkäyntiasiakirjojen lähettämisestä ja tiedoksiannosta toisen jäsenvaltion alueella oleskeleville henkilöille. Artiklaa on käsitelty tarkemmin hallituksen esityksessä 31/2003 vp s. 20-26. Lähtökohtana on, että jäsenvaltio lähettää toisen jäsenvaltion alueella oleskeleville henkilöille heille tarkoitetut asiakirjat suoraan postitse. Keskinäisestä oikeusavusta rikosasioissa Euroopan unionin jäsenvaltioiden

välillä tehdyn yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja yleissopimuksen soveltamisesta annetun lain (148/2004) 2 §:ssä lähdetään siitä, että tiedoksiannossa noudatettaisiin soveltuvin osin oikeudenkäymiskaaren 11 luvun säännöksiä. Koska öljypäästömaksupäätöksen tiedoksiannolta edellytetään todisteellisuutta, maksupäätöksen tiedoksianto voisi siten tapahtua ulkomaille postitse saantitodistusta vastaan tai vastaanottotodistuksen avulla. Saantitodistusta käytettäessä tulee luonnollisesti käyttää kansainvälisissä asioissa käytettävissä olevia saantitodistusmenettelyjä. Jos kuitenkin sen henkilön osoitetta, jolle asiakirja on tarkoitettu, ei tunneta tai siitä ei ole varmuutta taikka asiakirjaa ei esimerkiksi ole ollut mahdollista antaa tiedoksi postitse, asiakirjat voidaan 5 artiklan mukaan lähettää pyynnön vastaanottaneen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten välityksellä.

Suhteissa pohjoismaihin Suomessa on lisäksi voimassa Suomen, Islannin, Norjan, Ruotsin ja Tanskan kesken oikeusavusta tiedoksiannon toimittamisessa ja todistelussa tehty sopimus, joka on saatettu meillä voimaan asetuksella (SopS 26/1975). Tätä täydentää pohjoismaiden keskeisestä oikeusavusta tiedoksiannon toimittamisessa ja todistelussa annettu asetus (470/1975). Sopimuksen mukaan viranomaisen voi näiden maiden välillä lähettää tiedoksiantopyynnön suoraan toisen sopimusmaan asianomaiselle valtion viranomaiselle. Hallituksen esityksen 31/2003 vp perusteluissa on toisaalta lähdetty siitä, että EU:n oikeusapuyleissopimuksen postitiedoksiantoja koskeva pääsääntö tulisi sovellettavaksi myös suhteessa kaikkiin pohjoismaihin. Postitiedoksianto olisi siten ensisijainen menettely myös pohjoismaisessa tiedoksiannossa. Jos postitiedoksianto ei olisi 5 artiklassa tarkoitettu tavoin mahdollinen, voitaisiin pohjoismaista sääntelyä soveltaa rinnakkain yleissopimuksen kanssa.

Tässä kohden voidaan viitata vielä 3 luvun 7 §:n 3 momenttiin, jonka nojalla tiedoksianto voitaisiin toimittaa tarvittaessa myös ulkomaisen aluksen päällikölle.

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Valitusaikaa laskettaessa tiedoksisaantipäivää ei oteta lukuun. Hallintolain 47 §:n mukaan päätöksentekoviranomaisen on liitettävä päätökseen valitusosoitus, jossa on mainittava valitusviranomaisen, viranomaisen, jolle valituskirjelmä on toimitettava sekä valitusaika ja mistä se lasketaan. Valitusosoituksessa on myös selostettava vaatimukset valituskirjelmän sisällöstä ja liitteistä sekä valituksen perille toimittamisesta. Öljypäästömaksuasiassa valituskirjelmä tulisi toimittaa päätöksentekoviranomaiselle.

Pykälän 2 - 4 momentissa on erityissäännöksiä oikeudenkäyntimenettelystä öljypäästömaksuasioissa. Päätöksentekoviranomaisen olisi viipymättä toimitettava valituskirjelmä Helsingin käräjäoikeuden kansliaan sekä liitettävä siihen jäljennökset kertyneestä asiakirja-aineistosta ja oma lausumansa. Asiakirjoja käräjäoikeudelle toimitettaessa olisi ilmoitettava, milloin valituskirjelmä on saapunut viranomaiselle. Tuota ajankohtaa käytetään sen laskemisessa, onko

valitus tehty säädetyssä määräajassa. Valitus tulee vireille merioikeudessa silloin, kun asiakirjat saapuvat tuomioistuimen kansliaan. Jos valittaja on toimitanut valituskirjelmän määräajassa suoraan toimivaltaiseen tuomioistuimeen, hän ei menetä puhevaltaansa.

### **3 luvun 12 §. Menettely merioikeudessa**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 19 m §.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että merioikeuden olisi valituksen ja muun asiassa saadun selvityksen perusteella tutkittava, onko öljypäästömaksun määräämiselle ollut edellytyksiä. Asian käsittelystä olisi soveltuvin osin voimassa, mitä oikeudenkäynnistä rikosasiassa säädetään. Öljypäästömaksuvalitusasiassa ei olisi kysymys rikosasiasta, mutta rikosprosessin periaatteet soveltuisivat siihen paremmin kuin riita-asian oikeudenkäyntiperiaatteet. Valitusasiaa ei merioikeudessa ajaisi virallinen syyttäjä vaan maksupäätöksen saanut aluksen omistaja tai laivanisäntä. Viittauksen nojalla tulisi soveltuvin osin noudatettavaksi lähinnä oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain (689/1997) 6, 6a ja 11 luvun mukainen käsittelyjärjestys. Viittaus koskisi myös asian valmistelua ja mahdollistaisi asiassa esitettyjen vaatimusten täydentämisen ja muunkin valmistelun ennen pääkäsittelyä.

Asian selvittämisen kuten näytön hankkimisen osalta tulisivat sovellettaviksi oikeudenkäymiskaaren 17 luvun 8 §:stä ilmenevät periaatteet. Asiaan osallisten olisi siten lähtökohtaisesti huolehdittava näytön hankkimisesta, koska heillä on periaatteessa parhaat tiedot käytettävissä olevasta selvityksestä. Muutoksenhakutilanteessa rajavartiolaitoksen olisi esimerkiksi kyettävä näyttämään, että päästö on peräisin siltä alukselta, jonka omistajalle tai laivanisännälle maksu on määrätty.

Pykälän 2 momentissa painotettaisiin rajavartiolaitoksen edellä mainittua vastuuta objektiivisen näytön esittämisessä. Valittajan (maksuvelvollisen) tehtävänä taas voisi olla sen osoittaminen, että laivan perässä oleva aine on sellaista, jonka mereen päästäminen ei ole kielletty. Tuomioistuimella olisi oikeusturvavasyistä kuitenkin keskeinen rooli asian selvittämisessä. Siksi pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että merioikeuden olisi huolehdittava siitä, että asia tulee perusteellisesti käsitellyksi. Merioikeuden velvollisuutena olisi siten aktiivisen prosessinjohton keinoin ja tarvittaessa myös omasta aloitteestaan selvittää asiaan liittyvää tosiseikastoa ja hankkia asiaan liittyvää selvitystä. Tuomioistuin olisi muun muassa oikeutettu oma-aloitteisesti hankkimaan näyttöä siinä määrin kuin se katsotaan tarpeelliseksi. Tuomioistuimen aktiivisen roolin olisi kaiken kaikkiaan nojaututtava asian tasapuolisen ja puolueettoman käsittelyn vaatimukseen.

Asia ratkaistaisiin merioikeudessa aina suullisessa ja välittömässä pääkäsittelyssä. Öljypäästömaksuvalitus käsiteltäisiin siten suullisesti tuomioistuimen istunnossa, millä olisi merkitystä oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin edellytysten kannalta.

Pykälän 3 momentin mukaan päätöksentekijän tai häntä edustavan virkamiehen olisi oltava läsnä merioikeudessa valitusta käsiteltäessä. Valituksen tekijällä olisi myös oikeus olla läsnä pääkäsittelyssä. Tuomioistuimen olisi 3 luvun 11 §:n 3 momentissa ehdotetulla tavalla ilmoitettava valittajalle ja päätöksen tekijälle öljypäästömaksuvalituksen pääkäsittelystä. Öljypäästömaksuasia tulee toisaalta voida ratkaista siinäkin tilanteessa, jossa valittaja ei saavu asian pääkäsittelyyn. Siksi 3 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta ratkaista asia valituksen tekijän poissaolosta huolimatta. Tuolloin olisi edellytyksenä, ettei merioikeus pidä valittajan henkilökohtaista kuulemista tarpeellisena ja hänet on kutsuttu tällaisella uhalla merioikeuteen. Valittajan olisi siten oltava tietoinen mahdollisuudesta asian ratkaisemiseen hänen poissaolostaan huolimatta. Valittajan poissaolo ei kuitenkaan merkitse, että asia ratkaistaisiin automaattisesti poissaolon perusteella valittajan vahingoksi. Merioikeuden olisi joka tapauksessa tutkittava valitus asiallisesti. Tilanne muistuttaisi rikosasian tutkimista käräjäoikeudessa vastaajan poissaolosta huolimatta.

### **3 luvun 13 §. *Jatkovalitus***

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 19 n §. Ehdotettu pykälän 3 momentti on 3 luvun ainut uusi kohta, joka ei sisälly jo nykyiseen alusjätelakiin.

Pykälän 1 momentin mukaan muutosta merioikeuden ratkaisuun haettaisiin valittamalla hovioikeudelta siten kuin oikeudenkäymiskaaressa säädetään. Sääntely vastaa merilain 21 luvun 13 §:ää, jossa säädetään muutoksenhausta merioikeuden muuhun kuin 8 §:ssä tarkoitettuun ratkaisuun. Sen sijaan merioikeuden päätökseen aluksen pysäyttämistä ja vakuuden asettamista koskevassa asiassa ei olisi oikeutta hakea muutosta valittamalla. Kysymys on määräajan kestävästä turvaamistoimesta, jonka laillisuus voitaisiin joka tapauksessa saat-taa yhden muutoksenhakuinstanssin (merioikeuden) ratkaistavaksi.

Pykälän 2 momentin mukaan asian käsittelystä hovioikeudessa ja muutoksenhausta korkeimpaan oikeuteen olisi soveltuvien osin voimassa, mitä oikeudenkäymiskaaressa 26 ja 30 luvussa säädetään. Hovioikeuden olisi valitusasiaa käsiteltäessä varattava rajavartiolaitokselle tilaisuus tulla kuulluksi valituksen johdosta ja tarvittaessa esittää selvitystä.

Pykälän 3 momentin mukaan sen lisäksi, mitä muutoksenhausta erikseen säädetään, Rajavartiolaitoksella on oikeus hakea muutosta merioikeuden ja hovi-

oikeuden tämän lain nojalla tekemään ratkaisuun, jos merioikeus tai hovioikeus on muuttanut rajavartiolaitoksen päätöstä tai kumonnut sen. Rajavartiolaitoksen muutoksenhakuoikeus on tarpeen oikeuskäytännön yhtenäisyyden turvaamiseksi. Pykälän 3 momentti on ainoa kohta 3 luvun öljypäästömaksua koskevissa säännöksissä, joka ei ole nykyisen alusjätelain mukainen.

### **3 luvun 14 §. Öljypäästömaksun määräämisen määräaika**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 19 o §.

Hyvään hallintoon kuuluu olennaisena osana vaatimus viranomaistoiminnan viivytyksettömyydestä. Vaatimus on kirjattu myös hallintolain 23 §:ään. Lähtökohtana tulisi siten olla, että viranomainen antaisi maksupäätöksen kohtuullisessa ajassa. Tätä puoltavat jo oikeusturvaseikat. Pykälän mukaan maksupäätös olisi kuitenkin tehtävä viimeistään kolmen vuoden kuluessa päästöstä. Kun maksupäätös on tehty, asiassa siirrytään noudattamaan velan vanhentumisesta annetun lain yleissäännöksiä kuten 13 §:n 2 momentin säännöksiä vanhentumisajasta. Mainitun 13 §:n 2 momentin mukaan vanhentumisaika on viisi vuotta. Oikeudellisena katkaisutoimena tulee esimerkiksi kysymykseen ulosottoasian vireille paneminen.

### **3 luvun 15 §. Öljypäästömaksun täytäntöönpano**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 19 p §.

Pykälän mukaan öljypäästömaksupäätös pantaisiin täytäntöön sen jälkeen, kun se on tullut lainvoimaiseksi. Oikeusrekisterikeskus vastaisi täytäntöönpanosta sakon täytäntöönpanosta annetun lain nojalla.

### **3 luvun 16 §. Öljypäästömaksun maksamisen määräaika ja korko**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 19 q §.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin maksuajasta, joka olisi 30 päivää päätöksen tiedoksi saamisesta tiedoksisaantipäivää lukuun ottamatta. Rajavartiolaitos ilmoittaisi maksupäätöksen yhteydessä, että maksuvelvollisen tulee maksaa rahamäärä tilisiirtona tai maksuosoituksena oikeusrekisterikeskuksen osoittamalle pankkitilille. Menettelyssä olisi asiallisesti kysymys sakon täytäntöönpanosta annetun lain 5 §:ssä säädetystä maksutilaisuuden varaamisesta maksuvelvolliselle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin maksun viivästymisen vuoksi perittävästä viivästyskorosta. Viivästyskorko määräytyisi korkolain 4 §:n 1 momentin mu-

kaisesti. Korkolain 4 §:n 1 momentin mukaan velan maksun viivästyessä velallisen on maksettava viivästyneelle määrälle vuotuista viivästyskorkoa, joka on seitsemän prosenttiyksikköä korkeampi kuin kulloinkin voimassa oleva 12 §:ssä tarkoitettu viitekorko.

### **3 luvun 17 §. Öljypäästömaksun täytäntöönpanosta vastaava viranomainen**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 19 r §.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin oikeusrekisterikeskuksen tehtäväksi huolehtia öljypäästömaksun täytäntöönpanosta.

Pykälän 2 momentin mukaan rajavartiolaitoksen olisi ilmoitettava maksupäätöksestä oikeusrekisterikeskukselle. Ilmoittamisvelvollisuus koskisi myös tuomioistuinta. Ilmoitukseen tulisi sisällyttää maininta siitä, onko maksuvelvollinen asettanut 3 luvun 6 §:ssä tarkoitetun vakuuden. Oikeusrekisterikeskukselle olisi ilmoitettava myös rajavartiolaitoksen tai tuomioistuimen päätöksestä, jolla öljypäästömaksua on alennettu tai maksu on poistettu. Oikeusrekisterikeskuksella on sakon täytäntöönpanosta annetun lain 22 §:n nojalla toimivalta perusteettomasti maksetun öljypäästömaksun palauttamiseen. Palauttaminen ei edellytä eri hakemusta.

## **4 luku**

### **Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen**

#### **4 luvun 1 §. Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus ympäristövaarallisuuden mukaan**

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 20 § ja siinä viitatus 10 ja 11 §. Haitallisia nestemäisiä aineita koskeva sääntely on nykyisessä alusjätelaissa hajanaista ja viittausluontoista eikä siinä säännellä täsmällisesti kaikkia yksityiskohtia. Lisäksi haitallisten nestemäisten aineiden eli kuten aiemmin sanottiin, vaarallisten nestemäisten aineiden, luokitus on muuttunut täysin siitä mitä se on nykyisen alusjäteasetuksen 12 §:ssä, ja sitä myötä säännösten täsmällinen sisältö muuttuu olennaisesti.

Uudistetussa Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä haitalliset nestemäiset aineet on jaettu ympäristövaarallisuutensa mukaisesti luokkiin X, Y ja Z. Lisäksi luokitteluun liittyy ryhmä OS, tähän ryhmään kuuluvat aineet, joista asianmukaisten tutkimusten perusteella on todettu, että ne eivät kuulu mihinkään luokista X, Y tai Z.



Pykälän 1 momentissa tarkoitettu luokittelu perustuu Marpol 73/78 – yleissopimuksen II liitteen 6 sääntöön ja I lisäykseen.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 6 säännön mukaan luokkaan X luokitellaan haitalliset nestemäiset aineet, jotka, jos ne lasketaan mereen veteen säiliön puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat suuren vaaran joko vesistön luonnonvaroilta tai ihmisen terveydelle.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 6 säännön luokkaan Y luokitellaan haitalliset nestemäiset aineet, jotka, jos ne lasketaan veteen säiliön puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat vaaran joko vesistön luonnonvaroilta tai ihmisen terveydelle tai aiheuttaisivat haittaa viihtyisyydelle tai muille vesistön laillisille käyttömuodoille.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 6 säännön luokkaan Z luokitellaan haitalliset nestemäiset aineet, jotka, jos ne lasketaan veteen säiliön puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat vähäisen vaaran joko vesistön luonnonvaroilta tai ihmisen terveydelle.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 6 säännön luokkaan OS luokitellaan aineet, joista on niitä 6 säännön mukaisesti arvioitaessa havaittu, että ne eivät kuulu luokkiin X, Y tai Z.

Pykälän 2 momentissa tarkoitettuun ennalta luokittelemattomien haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamisessa sovellettavien menettelyjen arviointiin sovelletaan Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 6 säännön 3 kohtaa ja II liitteen I lisäyksessä esitetyn tarkistetun GESAMP -vaara-arviointimenettelyn periaatteita. Menettely ajankohtaistuu tarjottaessa kuljettavaksi sellaista nestemäistä ainetta irtolastina, jota ei ole luokiteltu 6 säännön mukaisesti. 6 säännön 3 kappaleessa edellytetään, että sopimuspuolten hallitusten, jotka ovat kuljetuksessa osallisina, on sovittava väliaikaisesta luokituksesta kuljetusta varten edellä mainittujen suuntaviivojen perusteella.

#### **4 luvun 2 §. Haitallisen nestemäisen aineen päästökielto ja päästörajoitukset**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 20 ja 10 §:ää sekä nykyisen alusjäteasetuksen 14 §:ää ja 26 a §:ää. Luokituksen muututtua myös säännösten sisältö on muuttunut.

Haitallisen nestemäisen aineen päästökielto perustuu Marpol 73/78 - yleissopimuksen II liitteen 13 säännön tyhjentämismääräyksiä koskevaan 1 kohtaan ja päästörajoitukset perustuvat Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liitteen 13 säännön tyhjentämismääräyksiä koskevaan 2 kohtaan. 1 kohdan mukaan luokkien X, Y tai Z aineiden tai sellaisiksi alustavasti arvioitujen aineiden ja painolastiveden, säiliöiden puhdistusveden tai muiden kyseisiä aineita sisältävien seosten jätteen tyhjentäminen mereen on kiellettyä, ellei niitä tyhjennetä täysin II liitteen asiassa sovellettavien toimintavaatimusten mukaisesti.

Säiliö, josta on purettu luokkaan X kuuluvaa ainetta, on esipestävä Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 6 kohdan mukaisesti ennen kuin alus lähtee purkusatamasta. Säiliöön jääneet jätteet on tyhjennettävä vastaanottolaitteistoon kunnes aineen pitoisuus kyseiseen laitteistoon tyhjennettävässä poistovedessä on enintään 0,1 painoprosenttia, jonka jälkeen säiliö tyhjenetään ja aluksen katsastaja merkitsee tiedot lastipäiväkirjaan Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 16 säännön mukaisesti.

Säiliö, josta on purettu luokkaan Y kuuluvaa Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 1 säännön 17 kohdassa määriteltyä korkeaviskoosista ainetta tai 15 kohdassa määriteltyä jähmettyvää ainetta, on esipestävä Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 6 kohdan mukaisesti ennen kuin alus lähtee purkusatamasta. Säiliöön jääneet jätteet on tyhjennettävä vastaanottolaitteistoon, kunnes aineen pitoisuus kyseiseen laitteistoon tyhjennettävässä poistovedessä on enintään 0,1 painoprosenttia, jonka jälkeen säiliö tyhjenetään. Säiliöön myöhemmin laskettava vesi voidaan tyhjentää veteen valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettävällä tavalla Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 2 kohdan mukaisesti. Säiliöön myöhemmin laskettava vesi voidaan tyhjentää veteen valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettävällä tavalla Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 2 kohdan mukaisesti.

Luokkaan Z kuuluvat aineet on tyhjennettävä vastaanottolaitteistoon menettelytapaohjekirjan mukaisesti tai muussa tapauksessa säiliö on esipestävä tai ryhdyttävä katsastajan vaatimiin Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 16 säännön 1 kappaleessa mainittuihin vaihtoehtoisin toimenpiteisiin. Säiliöön myöhemmin laskettava vesi voidaan tyhjentää veteen valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettävällä tavalla Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 2 kohdan mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa on luokkaan X, Y tai Z kuuluvia haitallisia nestemäisiä aineita ja niitä sisältäviä seoksia koskeva ehdoton veteen tyhjentämisen kieltö. Kielto koskee suomalaisia aluksia Etelämantereen alueella. Tämä kieltö perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 8 kohtaan. Muut valtiot joutuvat noudattamaan vastaavaa kieltoa vastaavasti Marpol 73/78 –yleissopimuksen velvoittamina.

#### **4 luvun 3 §. Haitallisen nestemäisen aineen päästäminen poikkeustilanteissa**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 20 ja 11 §:ää. Uutena täsmennyksenä on kuitenkin alusjäterikosdirektiivin 2005/35/EY piittamattomuutta koskevan sääntelyvaatimuksen sisällyttäminen 2 momenttiin.

Yleinen poikkeus haitallisten nestemäisten aineiden Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 sääntöön perustuvasta päästökiellosta ja rajoituksesta perustuu puolestaan Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 3 sään-

töön. Poikkeuksen edellytykset ovat vastaavat kuin öljyn osalta tämän lain 2 luvun 2 §:ssä.

Pykälä sallii haitallisen nestemäisen aineen tai seoksen, joka sisältää kyseisiä aineita, tyhjentämisen mereen, jos se on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä. Tyhjentäminen mereen ei myöskään ole määräysten vastaista, jos se aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta, mikäli kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin tyhjentämisen estämiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty vahingon tapahtumisen tai tyhjentämisen havaitsemisen jälkeen lukuun ottamatta tapauksia, joissa aluksen omistaja tai päällikkö on toiminut joko aikomuksenaan aiheuttaen vahinko tai tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi.

Sellaisten aluksen lippuvaltion hallinnon hyväksymien haitallisten nestemäisten aineiden tyhjentäminen mereen, joita käytetään tietyn pilaantumistapahtuman torjumiseksi tarkoituksena pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen, on sallittua.

Pykälän 2 momenttia ehdotetaan voimassa olevaan Marpol 73/78 – yleissopimukseen perustuvaan sääntelyyn nähden korjattavaksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/35/EY alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisesta määrättävistä seuraamuksista (alusjäterikosdirektiivi) saattamiseksi Suomessa kansallisesti voimaan. Alusjäterikosdirektiivin 4 artiklasta seuraa, että Suomen kansallisessa lainsäädännössä on muutettava tuottamuskynnyksen tasoa. Aiemmin sallittua on ollut sellainen tuottamus, jossa vahinkoa ei voida katsoa huolimattomuuden todennäköiseksi seuraukseksi. Nyt sallittua olisi ainoastaan sellainen tuottamus, että teki-jässä ei ole piittaamattomuutta tai varomattomuutta sen suhteen, että vahinko todennäköisesti seuraisi. Ilmaus vastaa Eurooppa-oikeuden käsitettä ”recklessly”.

#### **4 luvun 4 §. Kemikaalisäiliöalusta koskevat rakenne- ja laitevaatimukset**

Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 13 §:ää, mutta koska luokitus on täysin muuttunut, säännöksen sisältö on olennaisesti toinen.

Pykälän 1 momentissa tarkoitetut luokkiin X, Y tai Z kuuluvia haitallisia nestemäisiä aineita kuljettavaa kemikaalisäiliöalusta koskevat vaatimukset perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 11 ja 12 sääntöön. 11 säännön mukaan kansainvälisen kemikaalialussäännösten 17 luvussa määriteltyjä haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina kuljettamaan sertifioitujen alusten suunnittelun, rakentamisen, varustuksen ja käytön on kyseisten aineiden valvomattoman mereen tyhjentämisen minimoimiseksi oltava seuraavien määräysten mukaisia: Jos alus on rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 1986 tai sen jälkeen, sovelletaan kansainvälistä kemikaalialussäännöstä, kun taas sitä ennen rakennetuissa aluksissa sovelletaan kemikaalialussäännöstä.

Pykälän 2 momentissa tarkoitetuista aluksen pumppaus-, putkisto- ja purkamisjärjestelyistä sekä jätensäiliöistä määrätään Marpol 73/78 –yleissopimuksen II

liitteen 12 säännössä. Sovellettavat määräykset ovat erilaiset siitä, riippuen, onko alus rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 1986 tai sen jälkeen, vai aiemmin. Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen V lisäyksessä on suorituskykytestit sitä varten, että voidaan varmistua jätemäärän riittävästä vähäisyydestä, joka vaihtelee haitallisen nestemäisen aineen luokan ja aluksen iän mukaan. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisella olisi toimivalta momentissa mainittujen suorituskykytestien hyväksymiseen.

Pykälän 3 momentissa Merenkulkulaitokselle annetaan toimivaltuus myöntää vapautuksia ja määrätä vastaavuuksista ja alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle toimivalta myöntää poikkeuksia kemikaalisäiliöalusten vaatimuksista. Tämä toimivalta perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteeseen, poikkeusten perustana on II liitteen 3 säännön 1.3 kohta, vapautusten perustana on II liitteen 4 sääntö ja samanarvoisuuksien perustana on II liitteen 5 sääntö.

#### **4 luvun 5 §. *Valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalle***

Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 17 a §:ää. Valmiussuunnitelmaa meriympäristövahingon varalle koskevat säännökset ovat sisältyneet jo nykyiseen alusjätelakiin.

Pykälän 1 momentin mukainen valmiussuunnitelmaa koskeva vaatimus perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 17 sääntöön. Valmiussuunnitelman on perustuttava IMO:n päätöslauselmassa MEPC.85(44) hyväksytyihin ohjeisiin. Suunnitelma on kirjoitettava päällikön ja päällystön ymmärtämällä työkielellä. Suunnitelman tulee sisältää ainakin menetelmän meriympäristövahingosta ilmoittamiselle, luettelon viranomaisista tai henkilöistä, joihin otetaan yhteyttä meriympäristövahingon sattuessa, tarkan kuvauksen toimenpiteistä, joihin aluksella on ryhdyttävä päästön rajoittamiseksi tai hallintaan saamiseksi ja menettelytavat ja yhteystahot aluksella tehtävien toimenpiteiden koordinoimiseksi kansallisten ja paikallisten viranomaisten kanssa pilaantumista torjuttaessa.

Pykälän 2 momentin mukainen mahdollisuus yhdistää 20 e §:ssä ja 11 d §:ssä tarkoitetut valmiussuunnitelmat perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 17 säännön 3 kohtaan. Edellytyksenä on, että alukseen sovelletaan myös Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 37 sääntöä aluksen valmiussuunnitelmasta öljyvahingon varalle. Yhdistettäessä aluksen valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle ja aluksen valmiussuunnitelma haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman meriympäristövahingon varalle, suunnitelmaa kutsutaan valmiussuunnitelmaksi aluksen aiheuttaman meriympäristövahingon varalle.

Suunnitelmassa on toimintamalleja erityyppisten onnettomuustapausten kuten karilleajon, yhteentörmäyksen ja laivapalon meriympäristöhaittojen minimoimiseksi.

Alusturvallisuuden valvontaviranomaisella on 3 momentissa tarkoitettu toimivalta hyväksyä Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen mukaiset valmiussuunnitelmat sekä Marpol 73/78 –yleissopimuksen I ja II liitteen mukaiset yhdistetyt valmiussuunnitelmat.

#### **4 luvun 6 §. Menettelytapaohjekirja**

Pykälä vastaa lähinnä nykyisen alusjäteasetuksen 16 §:n käsikirjaa koskevia säännöksiä, mutta koska Marpol 73/78 –yleissopimus on uusittu, säännökset eivät ole identtiset.

Pykälän 1 momentin mukaisesti jokaisessa luokan X, Y tai Z aineiden kuljettamiseen sertifioidussa aluksessa on oltava Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 14 säännön ja II liitteen IV lisäyksen sitovan kaavan mukaisesti laadittu menettelytapaohjekirja. Jos alus tekee kansainvälisiä matkoja, joilla käytettävä kieli ei ole englanti, ranska tai espanja, tekstiin on sisällytettävä käännös yhdelle näistä kielistä.

Menettelytapaohjekirjan tarkoituksena on määritellä aluksen päällystöä varten ne suoritustavat, joita Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen vaatimusten noudattamiseksi on seurattava. Suoritustavat koskevat lastin käsittelyä, säiliöiden puhdistusta, jäteöljyn käsittelyä sekä lastisäiliöiden painolastin ottamista ja tyhjentämistä.

Ohjekirja ei ole turvallisuusopas, ja turvallisuusvaaroja arvioitaessa viitataan erityisjulkaisuihin.

Lisäksi hallinnot käyttävät tätä ohjekirjaa yhdessä aluksen lastipäiväkirjan ja II liitteen mukaisesti annetun todistuskirjan kanssa valvontatarkoituksiin varmistukseen, että kyseinen alus täysin noudattaa II liitteen vaatimuksia.

Päällikön tulee varmistaa, ettei mereen tyhjennetä lastijätteitä tai luokkien X, Y tai Z aineita sisältäviä jätteen ja veden seoksia, ellei niitä tyhjennetä täysin tähän ohjekirjaan sisältyvien toiminnallisten suoritustapojen mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaisesti alusturvallisuuden valvontaviranomaisella on toimivaltuus hyväksyä aluksen menettelytapaohjekirja. Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 14 säännössä edellytetään, että aluksella on hallinnon hyväksymä menettelytapaohjekirja. Menettelytapaohjekirjan kaava on oikeudellisesti sitovasti määrätty Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen IV lisäyksessä. Aluksen menettelytapaohjekirja täyttää vaatimuksen vain, jos se on IV lisäyksen mukaisesti laadittu ja hallinnon hyväksymä.

#### **4 luvun 7 §. Lastipäiväkirja**

Pykälä vastaa lähinnä nykyisen alusjäteasetuksen 15 §:n säännöksiä, mutta pykälä on aiempaa täsmällisempi.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettu lastipäiväkirjan pitämisen velvollisuus ja sen sisältö perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 15 sääntöön ja II lisäykseen.

Jokaisessa aluksessa, johon Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitettä sovelletaan, tulee olla joko aluksen virallisen lokikirjan osana tai muuten II liitteen II lisäyksen mallin mukainen lastipäiväkirja.

Lastipäiväkirjaan merkitään II lisäyksessä mainitut toimenpiteet. Lastipäiväkirjaan merkitään myös, jos II liitteen 3 säännön määräysten mukainen haitallisen nestemäisen aineen päästäminen tapahtuu vahingossa, tällöin lastipäiväkirjaan merkitään tyhjennyksen syy ja olosuhteet. Toimenpiteestä vastuussa oleva päällystään kuuluva henkilö tai henkilöt allekirjoittavat merkinnän ja aluksen päällikön on allekirjoitettava lastipäiväkirjan jokainen sivu.

Merkinnät sen valtion virallisella kansallisella kielellä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään, ovat ratkaisevia riidan tai eroavuuden sattuessa. Lastipäiväkirjan kielestä sisältyy määräyksiä II liitteen 15 sääntöön. Merkintöjen tulee olla ainakin englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi, jos aluksella on kansainvälinen irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden pilaantumisen ehkäisemiskirja tai II liitteen 7 säännössä tarkoitettu muussa sopimusvaltiossa annettu katsastuskirja.

Pykälän 2 momentissa tarkoitettu oikeus aluksen tarkastamiseen perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 15 säännön 6 kohtaan. Suomessa tämä oikeus on alusturvallisuuden valvontaviranomaisella. Ulkomaan satamassa vastaava oikeus on asianomaisella ulkomaan viranomaisella. Oikeus saada lastipäiväkirjasta oikeaksi todistettu jäljennös toimii mahdollisissa päästöjä koskeissa oikeudenkäynneissä todistusaineistona 15 säännön mukaisesti. Tarkastukset ja jäljennöksen otto on II liitteen 15 säännön mukaan suoritettava niin pian kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

Pykälän 3 momentin mukaan lastipäiväkirja on pidettävä sellaisessa paikassa, josta se on helposti saatavissa tarkastusta varten ja se on pidettävä aluksella muissa kuin miehittämättömissä hinattavissa aluksissa. Lastipäiväkirja on säilytettävä kolme vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä lukien. Velvoitteet perustuvat II liitteen 15 sääntöön.

Pykälän 4 momentissa Merenkululaitokselle on Suomessa annettu Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen mukaisesti hallinnolle kuuluva toimivalta vahvistaa laivapäiväkirjan kaava.

#### **4 luvun 8 §. Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat**

Pykälän sisältö vastaa nykyisen lainsäädännön mukaista oikeustilaa ja käytäntöä, vaikka nykyisessä alusjätelaissa ei olekaan vastaavaa todistuskirjoihin viittaavaa säännöstä.

Pykälässä todetaan lain tasolla myös muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen liittyvät todistuskirjavelvoitteet.

Pykälän 1 momentin mukaan aluksella, joka kuljettaa kaasuja, on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää kemikaali- ja kaasualuskoodin vaatimukset. Tämä tapahtuu joko IGC-koodin mukaisella todistuksella, GC-koodin mukaisella todistuksella tai eGC-koodin mukaisella todistuksella. IGC –koodilla tarkoitetaan kansainvälisissä merikuljetuksissa aluksilla sovellettavaa IMO:n kaasujen ja nesteytettyjen kaasujen säiliöaluskuljetussäännöstöä, joka on saatettu voimaan SOLAS –yleissopimuksen VII luvun osan C perusteella. IGC-koodia vastaavat aiemmat koodit ovat GC-koodi ja eGC-koodi. Aiemmat vastaavat koodit ovat eGC-koodi ja GC-koodi. IGC-koodilla tarkoitetaan myös siihen tehtyjä muutoksia.

Pykälän 2 momentin mukaan aluksella, joka kuljettaa haitallisia nestemäisiä aineita, on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää IBC- tai BCH-koodin mukaiset vaatimukset. IBC-koodilla tarkoitetaan kansainvälisissä merikuljetuksissa aluksilla sovellettavaa kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n nestemäisten vaarallisten kemikaalien merikuljetussäännöstöä, joka on saatettu voimaan SOLAS –yleissopimuksen VII luvun osan B ja Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen perusteella. IBC-koodi on muuttunut kansainvälisesti kokonaan vuoden 2007 alusta, uuden koodin sisältö ilmenee IMO:n päätöslauselmasta MSC.176(79) ja MEPC.119(52). BCH-koodilla tarkoitetaan IBC-koodia vastaavaa aiempaa koodia, joka koskee aluksia, joiden köli on laskettu ennen 1 päivää heinäkuuta 1986. Viitattaessa koodiin viitataan myös siihen myöhemmin tehtyihin muutoksiin.

BC-koodilla tarkoitetaan kansainvälisissä merikuljetuksissa aluksilla sovellettavaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kemikaalien irtolastikuljetussäännöstöä. SOLAS –yleissopimuksen VII luvun osa A-1 koskee kiinteiden irtolastien turvallisia kuljetuskäytäntöjä, koodilla tarkoitetaan myös siihen tehtyjä muutoksia.

Pykälässä tarkoitettujen koodien lisäksi sovelletaan vaarallisiin ja säteileviin aineisiin seuraavia koodeja, joista säädetään tarkemmin muissa laeissa: IMDG-koodilla tarkoitetaan Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) pakattujen vaarallisten aineiden merikuljetussäännöstöä, joka on saatettu voimaan SOLAS –yleissopimuksen VII luvun osan A ja Marpol 73/78 –yleissopimuksen III liitteen perusteella. IMDG-koodilla tarkoitetaan myös siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia. INF-koodilla tarkoitetaan kansainvälisissä merikuljetuksissa aluksilla sovellettavaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säteilytetyn ydinpolttoaineen, plutoniumin ja runsasaktiivisen ydinjätteen säännöstöä, joka on saatettu voimaan SOLAS –yleissopimuksen VII luvun osan D perusteella. INF-koodilla tarkoitetaan myös siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia.

Pykälän 3 momentin mukaan aluksella, joka kuljettaa haitallisia nestemäisiä aineita, on oltava kansainvälinen irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskeva todistuskirja eli NLS-todistuskirja siitä, että alus täyttää kaikki kansainvälisen kemikaa-

lialussäännösten 3 tyypin alusta koskevat vaatimukset lastisäiliön sijaintia lukuun ottamatta siten kuin Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä määrätään. NLS –säiliöalus määritellään Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 1 säännön kohdassa 16.2. NLS-säiliöalus tarkoittaa alusta, joka on rakennettu tai mukautettu haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen, ja käsittää ”öljysäiliöaluksen” siten kuin se on määritelty Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteessä, kun se on sertifioitu kuljettamaan vaarallisen nestemäisen aineen muodostamaa lastia tai osalastia irtolastina. NLS-säiliöaluksiin, jotka on sertifioitu kuljettamaan haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina, sovelletaan II liitteen 2 säännön perusteella II liitteen määräyksiä, ellei nimenomaan toisin määrätä. Tämän lisäksi NLS-säiliöaluksiin sovelletaan I liitteen soveltuvia vaatimuksia, jos NLS-säiliöaluksen lastitilassa kuljetetaan lastia, jota I liitteen määräykset koskevat.

Pykälän 1, 2 ja 3 momentin säännökset todistuskirjoista perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 9 sääntöön ja III lisäykseen sekä 10 sääntöön ja 8 sääntöön. Todistuskirjan antaminen liittyy aluksen katsastukseen. Todistuskirja annetaan 8 säännön mukaisesti tehdyn perus- tai uusintakatsastuksen jälkeen. 8 säännön mukaan myös väli- ja vuosikatsastuksista tehdään merkintä todistuskirjaan. Todistuskirja on oltava aluksella, joka on tarkoitettu haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen irtolastina ja joka tekee matkoja muiden sopimusosapuolten lainkäyttövallassa oleviin satamiin tai terminaalisiin. Koska IMO:n Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liite on pakollinen, todistuskirja vaaditaan lähes kaikkien valtioiden satamissa.

Hallinto on vastuussa todistuskirjasta, vaikka se voikin antaa sen hallinnon lisäksi asianmukaisesti valtuutetun henkilön tai laitoksen annettavaksi. Todistuskirjan voi siten asianmukaisen valtuuden perusteella antaa ja siihen tehdä merkintöjä myös Merenkululaitoksen valtuuttama katsastaja sekä Merenkululaitoksen valtuuttamat luokituslaitokset. Sopimusosapuolen hallinto voi 9 säännön mukaisesti pyytää toisen hallinnon katsastamaan aluksen. Todistuskirjaa ei voi antaa alukselle, jonka lippuvaltio ei ole sopimusosapuoli. Todistuskirjan on oltava II liitteen III lisäyksessä annetun mallin mukainen. Todistuskirja on laadittava ainakin englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi. Jos todistuskirjaan tehdään merkintöjä sen maan kielellä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään, niillä on etusija riita- ja tulkintatilanteissa.

Pykälän 4 momentissa Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä hallinnolle annetut valtuudet annetaan Suomessa alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle. II liitteen 10 säännön mukaan todistuskirja annetaan hallinnon määräämäksi ajaksi, joka ei saa olla viittä vuotta pitempi. II liitteen 10 säännössä on tarkempia määräyksiä siitä, miten todistuskirjojen voimassaolo määräytyy.

#### **4 luvun 9 §. Lastin purkaminen ja säiliön pesun valvonta**

Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 17 §:ää. Koska haitallisten nestemäisten aineiden luokitus on muuttunut, säännösten sisältö ei täysin vastaa aiempaa sääntelyä.



Lastin purkamiseen ja säiliön pesun valvonnan järjestäminen perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 ja 16 sääntöön sekä V, VI ja VII lisäykseen.

Pykälän 1 momentin mukaan vastuu siitä, että haitallinen nestemäinen aine puretaan, säiliöt ja putkistot puhdistetaan, pesuvesi tyhjennetään ja merkinnät lastipäiväkirjaan tehdään asianmukaisesti, on aluksen päälliköllä. Vastuu perustuu Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liitteen 16 säännön 3 kohtaan, jonka mukaan haitallisia nestemäisiä aineita kuljettamaan sertifioidun aluksen päällikön tulee varmistaa, että 13 säännön ja 16 säännön määräyksiä on noudatettu ja lastipäiväkirja on täytetty 15 säännön mukaisesti aina kun kyseisessä säännössä tarkoitettuja toimenpiteitä suoritetaan. 13 säännön 1 kohdassa on haitallisten nestemäisten aineiden mereen tyhjentämiskiellot (tyhjentämismääräykset) ja 2 kohdassa on tyhjentämisrajoitukset (tyhjentämisnormit). 3 kohdassa on lastin jäännösten tuulettamista koskevat vaatimukset, 4 kohdassa määrätään esipesua koskevista vapautuksista ja 5 kohdassa määrätään puhdistusaineiden tai lisäaineiden käytöstä. Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liitteen V lisäyksessä määrätään lastisäiliöiden, pumppujen ja niiden putkistojen jätemäärien arvioinnista, VI lisäyksessä määrätään esipesumenetelmistä ja VII lisäyksessä määrätään lastisäiliöiden tuuleuksesta.

Pykälän 2 momentin mukaan kemikaalialussatamissa eli satamissa, joissa lastataan tai puretaan haitallisia nestemäisiä aineita, alusturvallisuuden valvontaviranomaisen valtuuttamat kemikaalialustarkastajat valvovat kemikaalisäiliöaluskuljetuksia. Heidän on tarkastettava, että eri luokkiin kuuluvien lastien lastaus ja purkaus, alusten säiliöiden ja putkistojen pesu, merkinnät lastipäiväkirjaan ja muut näihin verrattavat toimenpiteet suoritetaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten sekä Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen mukaisesti. Kemikaalialusten tarkastaminen on alusturvallisuuden valvontaviranomaisen valtuuttamien tarkastajien tehtävänä johtuen tehtävien sijoittumisesta ja usein kiireisestä ajoittumisesta aluksen lyhyen satamassa olon ajankohtaan vaihtelevina vuorokaudenaikoina. 2 momentti perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 16 säännössä sopimuspuolten hallituksille annettuun velvollisuuteen nimittää tai valtuuttaa tarkastajia 16 säännön täytäntöön panemiseksi. Tarkastajien tulee huolehtia valvonnasta IMO:n kehittämien valvontamenetelmien mukaisesti. 16 säännössä määrätään yksityiskohtaisesti ohjekirjan vaatimusten täyttämisestä, lastipäiväkirjamerkinnöistä, päästökieltoja ja rajoituksia koskevan 13 säännön noudattamisesta, vaihtoehtoisten menettelytapojen noudattamisesta sekä esipesua ja muiden maiden satamien satamiin kohdistuvia matkoja tekevien alusten vapautuksista. 2 momentissa säädetään Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 16 säännön 9 kohdan perusteella myös satamavaltion alusten tarkastuksia koskevasta toimivallasta.

Pykälän 3 momentissa säädetään aluksen asiamiehen ilmoitusvelvollisuudesta. Suomen satamien osalta ilmoitus tehdään alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle. Momentin tarkoituksena on varautuminen asianmukaisiin tarkastus- ja purkamistoimenpiteisiin. Ilmoitusvelvollisuus rajattaisiin vastaavasti kuin

nykyisessä alusjätelaissakin koskemaan haitallisimpia nestemäisiä aineita eli nyt X ja Y –luokkia, joiden lastausta ja purkamista kemikaalisäiliöalustarkastajat säännönmukaisesti valvoisivat. Ilmoitusvelvollisuuden laajuutta ei säädellä Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä ja valvontaa tehostava velvollisuuden rajaus perustuisi Suomen kansalliseen lainsäädäntöön.

Pykälän 4 momentissa erikseen velvoitetaan toimimaan esipesussa ja lastin jäännösten tuulettamisessa Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen mukaisesti. Esipesua koskee mahdollisuus erityiseen vapautusmenettelyyn Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 4 kohdan ja 16 säännön mukaisesti, esipesumenetelmistä määrätään II liitteen VI lisäyksessä, kun taas tyhjentämisvaatimuksista määrätään 13 säännön 6 ja 7 kohdassa. Lastin jäännösten tuulettamista koskee Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 3 kohta ja VII lisäys. Toimivalta antaa vapautuksia esipesusta ja määräyksiä lastin jäännösten tuulettamisesta olisi Merenkululaitoksella.

#### **4 luvun 10 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset**

Pykälää vastaava säännös sisältyy nykyisen alusjätelain 3 §:ään ja 34 §:ään. Säännös on aiempaa täsmällisempi ja tarkkarajaisempi.

Pykälässä tarkoitettuja haitallisen nestemäisen aineen aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevia tarkempia säännöksiä ja määräyksiä voisi antaa ainoastaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Tällä hetkellä Suomea sitovia kansainvälisiä velvoitteita, joiden täytäntöön panemiseksi säännöksiä ja määräyksiä voitaisiin antaa, on Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liite.

Pykälän 1 momentissa tarkoitetulla tavalla valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä haitallisten nestemäisten aineiden luokittelusta niiden ympäristövaarallisuuden perusteella, nämä perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 6 sääntöön ja I lisäykseen. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa myös tarkempia säännöksiä haitallisten nestemäisten aineiden päästörajoituksista, nämä perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 sääntöön. Päästörajoituksia koskevat vaatimukset voivat vaihdella X, Y ja Z luokkien välillä ja koskea lastin purkamista, esipesua, poistoveden pitoisuuksia, säiliön pesun valvontaa, lastitilojen tuulettamista ja poistoveden tyhjennysolosuhteita. Myös aluksen rakennetta koskevista vaatimuksista voitaisiin antaa säännöksiä valtioneuvoston asetuksella Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 11 ja 12 säännön mukaisesti. Muita säännöksiä ei voitaisi antaa kuin niitä, joilla pannaan täytäntöön Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liite, Helsingin sopimus, Euroopan yhteisön säädökset tai Suomen muut kansainväliset velvoitteet.

Pykälän 2 momentissa tarkoitetulla tavalla Merenkululaitoksen määräyksillä voitaisiin antaa tarkempia teknisiä määräyksiä. Muita määräyksiä ei voitaisi

antaa kuin niitä, joilla pannaan täytäntöön Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liite, Helsingin sopimus, Euroopan yhteisön säädökset tai Suomen muut kansainväliset velvoitteet. Merenkululaitoksen määräykset voivat koskea Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liitteen 3 säännön 1.3 kohdassa tarkoitettuja pilaantumisen torjunta-aineita koskevia poikkeuksia, 4 säännössä tarkoitettuja vapautuksia ja 5 säännössä tarkoitettuja laitteen, aineen tai kojeen samanarvoisuuksia.

Määräykset voisivat koskea myös Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liitteen 17 säännössä tarkoitettua valmiussuunnitelmaa, 14 säännössä ja IV lisäyksessä tarkoitettua menettelytapaohjekirjaa, 15 säännössä ja II lisäyksessä tarkoitettua lastipäiväkirjaa ja 9 säännössä ja III lisäyksessä tarkoitettuja todistuskirjoja.

Säännökset ja määräykset voidaan ulottaa koskemaan vastaavasti sisävesialuetta ja kotimaanliikennettä.

## **5 luku**

### **Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen**

#### **5 luvun 1 §. Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 22 §:ää ja alusjäteasetuksen 18 §:ää.

Pykälässä säädetään käymäläjätevesien päästämistä aluksista veteen koskevan päästökiellon ja päästörajoitusten perusteista. Säännöksessä viitataan siinä mainittuihin Suomea sitoviin kansainvälisiin velvoitteisiin, joista käsin määrittyy kiellon ja rajoitusten tarkempi sisältö. Kieltoa ja rajoituksia koskevat yksityiskohtaiset säännökset annetaan tämän luvun 6 §:n nojalla valtioneuvoston asetuksella ja Merenkululaitoksen teknisillä määräyksillä. Säännökset ja määräykset koskevat sekä käsittelemättömiä että käsiteltyjä käymäläjätevesiä.

Käymäläjätevesiä koskevia säännöksiä muutetaan kun Suomea sitovia kansainvälisiä velvoitteita on muutettu. Seuraavassa on esitetty tällä hetkellä voimassa olevat alusten käymäläjätevesiä koskevat säännökset ja määräykset.

Suomea sitovista alusten käymäläjätevesiä koskevista kansainvälisistä velvoitteista määrätään nykyään oikeudellisesti sitovasti Marpol 73/78 -yleissopimuksen IV liitteessä, joka on annettu aluksista tulevan käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi, sekä Helsingin sopimuksen IV liitteessä. Nämä molemmat ovat Suomea sitovia ja niitä on siten sovellettava rinnan.

### *Uusittu Helsingin sopimus*

Uusitun Helsingin sopimuksen IV liite tuli Suomessa kansallisesti voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2004 (88/2004). Helsingin sopimuksen käymäläjätevesiä koskevat määräykset vastaavat sisällöltään Marpol 73/78 – yleissopimuksen muutetun IV liitteen määräyksiä, mutta Helsingin sopimus koskee IV liitteen 5 säännön mukaan myös huviveneitä ja muita aluksia, joita Marpol 73/78 –yleissopimuksen uudistetun IV liitteen 2 säännössä ei mainita.

Uusitun Helsingin sopimuksen IV liitteen 4 säännön 3 kappale edellyttää, että kaikki sen sopimuspuolet myös varmistavat käymäläjäteveden vastaanoton satamissa.

Uusitun Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön A kohdan mukaan myös kaikkien käymälöillä varustettujen alusten, joita ei tarkoiteta Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen 2 säännössä, mukaan luettuna huviveneet, on täytettävä Marpol 73/78 yleissopimuksen muutetun IV liitteen 1 säännön 3 ja 4 kappaleen, 11 säännön 1 ja 3 kappaleen sekä 3 säännön käymäläjäteveden tyhjentämistä koskevat vaatimukset. Mainituissa säännöissä määritellään, mitä käymäläjätevedellä ja jätevesisäiliöillä tarkoitetaan, esitetään käsittelemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden tyhjentämistä koskevat säännöt, sekä velvollisuus järjestää vastaanottolaitteistoja. Säännöissä määritellään myös ne hätätilanteen luonteiset poikkeustilanteet käymäläjäteveden tyhjentämisessä, joita käymäläjäteveden tavanomaiset tyhjentämissäännöt eivät koske.

Edellisessä kappaleessa luetelluista säännöistä on mahdollisuus myöntää eräitä yksittäistapauksittaisia poikkeuksia uusitun Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön D kohdan mukaisesti. Poikkeuksen myöntäminen on mahdollista, jos käymäläjärjestelmien asentaminen kyseisiin huviveneisiin tai muihin aluksiin on teknisesti vaikeaa tai asennuskustannukset ovat aluksen arvoon nähden korkeat, alus on rakennettu ennen 1 päivää tammikuuta 2000, poikkeus on voimassa vain sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä ja poikkeuksen konkreettinen sanamuoto ilmoitetaan Helsingin komissiolle. Poikkeus voinee koskea lukuisten rajoitustensa takia lähinnä vain niin sanottuja museoaluksia. Poikkeuksien myöntämisen edellytyksistä ja toimivallasta säädetään laissa tarkemmin tämän luvun 5 §:ssä.

Uusitun Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön B kohdan mukaan 5 säännön A kohdassa tarkoitetut käymälöillä varustetut alukset, eli pienalukset ja huviveneet, on varustettava käymäläjätevettä varten käymäläjärjestelmillä Helsingin komission hyväksymien suuntaviivojen mukaisesti.

Uusitun Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön C kohdan mukaan A kohdassa tarkoitettuihin pienaluksiin ja huviveneisiin sovelletaan Marpol 73/78 yleissopimuksen muutetun IV liitteen 12 säännön 1 kappaletta. Tämä merkitsee, että hallitusten tulee vesialueellaan ottaa vastatakseen myös siitä, että sen satamissa ja terminaaleissa on sellaiset laitteistot, jotka riittävät kattamaan niitä käyttävien alusten tarpeet käymäläjäteveden vastaanottamiseksi siten, että

aluksille ei aiheuteta viivytystä. Hallitusten vastuu jäteveden vastaanottolaitteistojen järjestämisestä huolehtimisesta ulottuu siten kauppamerenkulun lisäksi muun muassa huviveneisiin. C kohdan mukaan, jotta vastaanottolaitteiden putket voitaisiin yhdistää A kohdassa tarkoitettujen pienalusten ja huviveneiden tyhjennysputkeen, kummatkin putket on varustettava standardiliitoksella Helsingin komission hyväksymien suuntaviivojen mukaisesti.

*Marpol 73/78 –yleissopimuksen muutettu IV liite*

Marpol 73/78 –yleissopimuksen muutettu IV liite on saatettu Suomessa voimaan 3 päivänä toukokuuta 2006 (SopS 30/2006 ja laki 167/2006). Tässä yhteydessä Suomi on tehnyt Ahvenanmaan maakuntaa koskevan varauksen, jonka mukaan Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset eivät tule Ahvenanmaan maakunnassa voimaan siltä osin, kuin liite kuuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan. Ahvenanmaan maakuntaa kuitenkin koskevat uusitun Helsingin sopimuksen IV liitteen käymäläjätevesiä koskevat määräykset.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen uusittu IV liite koskee 2 säännön mukaan kansainvälisessä liikenteessä olevia eli kansainvälisiä matkoja tekeviä aluksia, jotka joko ovat bruttovetoisuudeltaan vähintään 400 tai jotka saavat kuljettaa yli 15 henkeä. Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 sääntöön perustuen tämän luvun 1 ja 2 §:ää sovelletaan kuitenkin kaikkiin käymälällä varustettuihin aluksiin. Vaikka Marpol 73/78 – yleissopimuksen IV liitettä sovelletaan 2 säännön mukaan uusiin (2 päivänä lokakuuta 1983 tai sen jälkeen rakennettuihin) aluksiin, niin vanhojen alusten osalta hallinnon on niin ikään varmistettava, että aluksessa on käymäläjäteveden tyhjentämiseen tarvittavat laitteet.

Käymäläjätevetä koskeva määritelmä on tämän lain 1 luvun 2 §:n 41 kohdassa ja se perustuu käymäläjäteveden määritelmään, joka sisältyy Marpol 73/78 -yleissopimuksen muutetun IV liitteen 1 säännön 3 kohtaan. Käymäläjätevedellä tarkoitetaan tyhjennyksiä kaikenlaisista käymälöistä, pisaareista ja WC-lattiakaivoista, lääkintätilojen pesualtaista, kylpyammeista ja lattiakaivoista, tyhjennyksiä tiloista, joissa on eläviä eläimiä sekä muita jätevesiä, jotka on sekoitettu edellisten kanssa. Lääkintätiloja ovat muun muassa lääkevarastot, sairasosastot jne. Määritelmään sisältyvät sekä varsinaisten jätevesien tyhjennykset että muut jätteet. Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön A kohdassa viitataan edellä mainitun Marpol 73/78 -yleissopimuksen muutetun IV liitteen 1 säännön 3 kohdan soveltamiseen Itämerellä myös käymälällä varustetuilla huviveneillä ja muilla pienaluksilla.

Käsitellyn käymäläjäteveden määritelmä on tämän lain 1 luvun 2 §:n 42 kohdassa. Sen mukaan käsitellyllä käymäläjätevedellä tarkoitetaan käymäläjätevetä, joka on käsitelty asianmukaisesti hyväksytyssä käsittelylaitteistossa. Käsitellyn käymäläjäteveden määrittely perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen muutetun IV liitteen 11 säännön 1 kohtaan, johon viitataan Helsingin sopimuk-

sen IV liitteen 5 säännön A kohdassa. Käsiteltyä ja käsittelemätöntä käymäläjätevetä koskevat siten eri määräykset niiden tyhjentämisestä mereen.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen muutetun IV liitteen 11 säännön 1 kohdan mukaan käymäläjäteveden tyhjentäminen mereen on tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta kiellettyä.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen muutetun IV liitteen 11 säännön mukaan käsittelemätöntä käymäläjätevetä saa päästää mereen etäämpänä kuin 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta siten, että varastoitua käymäläjätevetä ei päästetä veteen kerralla, vaan kohtuullisella nopeudella, kun alus on kullussa ja kulkee vähintään 4 solmun nopeudella. Tyhjennysnopeuden tulee olla hallinnon hyväksymä ja sen tulee perustua IMO:n kehittämiin normeihin. Valtiot voivat asettaa Marpol 73/78 –yleissopimukseen verrattuna lievempiä vaatimuksia vesialueelleen, mutta Itämerellä Helsingin sopimukseen perustuen näin ei ole asian laita. Jos käymäläjätevesi sekoitetaan sellaisten jätteiden tai jäteveden kanssa, joilla on erilaiset tyhjennysvaatimukset, asianomaisia ankarampia vaatimuksia tulee noudattaa tämän liitteen vaatimusten lisäksi.

Sellaista käsiteltyä käymäläjätevetä, joka on hienonnettu ja desinfioitu, saa päästää mereen etäämpänä kuin 3 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen 11 säännön 1 kohdan 1 alakohdan mukaisesti käyttäen hyväksi hallinnon Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen 9 säännön 1 kappaleen 2 kohdan mukaisesti hyväksymää laitteistoa. Tämä järjestelmä on nimeltään käymäläjäteveden hienonnus- ja desinfiointijärjestelmä. Järjestelmässä on kuitenkin oltava mahdollisuus käymäläjäteveden väliaikaiseen varastointiin, kun alus on lähempänä kuin 3 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta. Käymäläjätevesi on Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen mukaan hienonnettua ja desinfioitua ainoastaan silloin, kun se on käsitelty käyttäen hyväksi hallinnon Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen 9 säännön 1 kappaleen 2 kohdan mukaisesti hyväksymää laitteistoa.

Sellaista käsiteltyä käymäläjätevetä, joka on käsitelty sellaisessa hyväksytyssä käymäläjäteveden käsittelylaitteistossa, joka täyttää IMO:n päätöslauselmassa MEPC.2(VI) esitetyt vaatimukset, saa nykyään rajoituksitta päästää mereen. Mainitun IMO:n päätöslauselman mukaan sadassa millilitrassa jätevetä saa olla korkeintaan 250 kolibakteeria. Kiintoainetta jätevedessä saa olla korkeintaan 100 mg/l enemmän kuin huuhteluun käytetyssä vedessä. Viiden päivän biokemiallinen hapenkulutus ( $BOD_5$ ) saa olla korkeintaan 50  $mgO_2/l$ . Käsitellyn käymäläjäteveden päästöstandardit muuttuvat hieman tiukemmiksi IMO:n päätöslauselmassa MEPC.159(55) esitettyjen vaatimusten mukaisesti. Muutokset koskevat 1 päivänä tammikuuta 2010 ja sen jälkeen asennettuja laitteita. Resoluutiossa MEPC.157(55) on annettu suositus käsittelemättömän käymäläjäteveden päästönopeuksista.

Käymäläjäteveden käsittelylaitteiston lisäksi käymäläjätevesijärjestelmään kuuluu putkisto käymäläjäteveden tyhjentämiseksi vastaanottolaitteistoon ja normitettu yhdistelaippa laituriliitintä varten (normilaippa). Jotta vastaanottolaitteiston putkisto voitaisiin kytkeä aluksen tyhjennysputkistoon, molemmissa

putkistoissa tulee olla normitettu yhdistelaippa Marpol 73/78 - yleissopimuksen muutetun IV liitteen 10 säännön mittojen mukaisesti. Säännön 2 kappaleen nojalla tietynlaisessa liikenteessä olevien alusten, kuten matkustaja-alusten, tyhjennysputkistossa voi vaihtoehtoisesti olla sellainen yhdistelaippa, jonka hallinto voi hyväksyä, kuten pikakytkeäliitin. Marpol 73/78 - yleissopimuksen muutetun IV liitteen 10 sääntö ei kuulu niihin sääntöihin, joita Helsingin sopimuksen 5 säännön mukaan suoraan sovelletaan huviveneisiin, vaan huviveneiden standardiliitokset määräytyvät Helsingin komission hyväksymien suuntaviivojen mukaisesti uusitun Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön C kohdan ja Marpol 73/78 - yleissopimuksen muutetun IV liitteen 12 säännön 1 kohdan perusteella.

Tämän lain ja sen nojalla annettavan asetuksen ja määräysten käymäläjätevedettä koskevilla säännöksillä ja määräyksillä ei ole tarkoitus muuttaa voimassa olevien säännösten sisältöä. Voimassa olevan alusjäteasetuksen mukaan käsiteltyä käymäläjätevedettä saa päästää suomalaisen aluksen osalta laivavarusteista annetun asetuksen (925/1998) ja muun Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivan aluksen osalta laivavarusteista annetun neuvoston direktiivin 96/98/EY mukaisesti hyväksytyn käymäläjäteveden käsittelylaitteiston kautta. Sekä asetus laivavarusteista että neuvoston direktiivi noudattavat MEPC.2(VI) päätöslauselmassa annettuja kriteerejä käymäläjäteveden käsittelylaitteiston ominaisuuksista. Muun vieraan valtion lipun alla purjehtiva alus saa päästää käymäläjätevedettä lippuvaltion hallinnon hyväksymän käymäläjäteveden käsittelylaitteiston kautta.

Käsiteltyä käymäläjätevedettä sai Suomessa aikaisemmin päästää vähintään 4 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta sellaisen hyväksytyn laitteen kautta, joka hienontaa ja desinfioi käymäläjäteveden. Marpol 73/78-yleissopimuksen tarkistetun IV liitteen mukaan hienonnettua ja desinfioitua käymäläjätevedettä on 1.8.2005 lähtien saanut päästää vähintään 3 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta. Tämä muutos saatettiin Suomessa voimaan 3 päivänä toukokuuta 2006 Tasavallan presidentin antamalla asetuksella. Ahvenanmaan maakuntapäivät päättivät kuitenkin, etteivät ne anna suostumustaan voimaansaattamislaille siltä osin kuin se kuuluu maakunnan toimivaltaan.

Ero kolmen ja neljän meripeninkulman välillä ei käytännössä ole ympäristönsuojelullisesti merkittävä koska sellaiset käymäläjätteen käsittelylaitteistot, joista käsiteltyä käymäläjätevedettä voi päästää 3 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta, ovat harvinaisia. Lisäksi Suomessa voimassa olevat käymäläjätteen jättöpakko ja ”ei-erityismaksua” -järjestelmä kannustavat kaiken käymäläjätteen jättämiseen satamien vastaanottolaitteisiin.

## **5 luvun 2 §. Käymäläjäteveden päästäminen poikkeustilanteissa**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 25 §:ää.

Pykälässä säädetään käymäläjäteveden päästämistä veteen poikkeustilanteissa.

Säännöt perustuvat Marpol 73/78 -yleissopimuksen muutetun IV liitteen 3 sääntöön, joka puolestaan perustuu kansainvälisiin merioikeudellisiin periaatteisiin ihmishenkien pelastamisen ensisijaisuudesta merionnettomuustilanteissa. Poikkeustilanteita koskevat määräykset koskevat kaikkia aluksia, kuten esimerkiksi huviveneitä, Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön A kohdassa olevan Marpol 73/78 -yleissopimuksen muutetun IV liitteen 3 sääntöön olevan viittauksen kautta.

Sääntö on poikkeus, jota tulkitaan soveltamisalan osalta suppeasti, eikä siihen voi menestyksellä vedota epäselvissä tilanteissa ilman riittävää näyttöä. 1 kohdassa päästämisen on oltava tarpeen aluksen tai sillä olevien turvallisuuden varmistamiseksi taikka ihmishengen pelastamiseksi. Jos tällainen tilanne on käsillä, käymäläjäteveden päästäminen aluksen lastin keventämiseksi tms. on lainmukaista. Tilanteen käsillä olosta on kuitenkin tarvittaessa oltava selvitystä.

Pykälän 2 kohdan mukaan päästäminen on mahdollista aluksen tai sen varusteiden vaurioituessa. Aluksen tai sen varusteiden vaurioituminen ei sinällään riitä perusteeksi käymäläjäteveden päästämiseksi, jos ei voida osoittaa ryhdytyn kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin, kuten käymäläjäteveden purkautumisen estämiseen esimerkiksi mekaanisesti apuvälineillä tukkimalla päästö tai keräämiseen muuhun käytettävissä olevaan soveltuvaan säiliöön tms.

**5 luvun 3 §.** *Käymälöillä varustettuja huviveneitä koskevat vaatimukset ja hyväksynnit*

Pykälä vastaa nykyisin voimassa olevaa kansainvälisiin velvoitteisiin perustuvaa sääntelyä, jota sisältyy varsin rajoitetusti nykyiseen alusjätelakiin ja –asetukseen, lähinnä nykyisen alusjäteasetuksen 20 §:ään. Ehdotettu säännös on täsmällisempi etenkin kun otetaan huomioon lain 5 luvun 6 §:n 1 momentin 4 kohta ja ehdotetun valtioneuvoston alusjäteasetuksen 4 luvun 4 §.

Tämän luvun 1 § perusteluissa kuvatun Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön A kohdan mukaisesti huviveneitä koskevat Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen 1 säännön 3 kohdassa tarkoitettu yleinen käymäläjäteveden määritelmä sekä 4 kohdassa tarkoitettu yleinen jätevesisäiliön määritelmä. Huviveneitä koskevat niin ikään Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen 11 säännön 1 kohdassa määrätyt käsittelemättömän käymäläjäteveden päästökiellot ja rajoitukset sekä käsitellyn käymäläjäteveden päästökiellot ja rajoitukset sekä 3 kohdassa tarkoitettujen sekoittamissäännöiden ja 3 säännössä määrätyt poikkeukset päästökieltoihin ja rajoitukseen tarkoin rajatuissa hätätilanteissa. Huviveneitä koskevat myös Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen 12 säännön 1 kohdan määräykset käymäläjäteveden vastaanottolaitteistojen järjestämisestä. Sääntöjen sisältö on esitetty tarkemmin tämän luvun 1 § perusteluissa.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettujen säännöiden tulivat koskemaan huviveneitä Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön kautta. Säännöt tulivat voimaan 1.



tammikuuta 2005 aluksille jotka ovat rakennettuja ennen vuotta 2000. Tätä uudemmille aluksille sääntö astui voimaan 1. heinäkuuta 2000. Poikkeus sääntöön voidaan myöntää aluksille jotka ovat rakennettu ennen 1. tammikuuta 2000, jos käymäläjäteveden keräilysäiliön asentaminen on teknisesti vaikeaa tai jos asentamisesta aiheutuvat kulut ovat korkeat aluksen arvoon nähden (Helsingin sopimus IV liite, sääntö 5 D).

Pykälän 2 momentin mukaan huviveneessä, jossa on vesikäymälä, on oltava käymäläjätevesisäiliö tai käymäläjäteveden käsittelylaitteisto. Käymäläjäteveden käsittelylaitteiston tulee täyttää IMO:n päätöslauselmassa MEPC.2(VI) esitetyt vaatimukset. Tämän mukaan sadassa millilitrassa jätevettä saa olla korkeintaan 250 kolibakteeria. Kiintoainetta jätevedessä saa olla korkeintaan 100 mg/l enemmän kuin huuhteluun käytetyssä vedessä. Viiden päivän biokemiallinen hapenkulutus ( $BOD_5$ ) saa olla korkeintaan 50  $mgO_2/l$ . Käymäläjäteveden käsittelylaitteiston päästövaatimukset ovat tiukemmat IMO:n päätöslauselmaan MEPC.159(55) perustuen 1 päivänä tammikuuta 2010 ja sen jälkeen asennettujen laitteiden osalta. Käymäläjäteveden keräilysäiliössä tulee olla riittävä tilavuus, jotta kaikki käymäläjätevesi pystytään säilyttämään aluksella, kun otetaan huomioon aluksen liikenne, sillä olevien henkilöiden lukumäärä ja muut vaikuttavat tekijät. Käymäläjätevesisäiliön tyhjennysputkessa on lisäksi oltava ISO 8099 standardin mukainen normilaippa tai liitin, jos alus tyhjentää käymäläjärjestelmästä käymäläjätevettä vastaanottolaitteistoon. Huviveneessä voi olla myös kemiallinen käymälä, kuivakäymälä taikka muu vastaava käymälä. Tällaisten käymäläjätteen päästämistä koskee tämän luvun 1 §:n mukainen päästökielto ja päästörajoitus. Käytännössä kemiallisen käymälän tai kuivakäymälän tyhjentäminen siten, ettei siitä aiheutuisi esimerkiksi veden värjäytymistä ja näkyviä kelluvia kiinteitä kappaleita, ei ole mahdollista, vaan jäte on toimitettava maihin asianmukaisella tavalla käsiteltäväksi.

Pykälän 3 momentin mukaan Merenkululaitokselle annetaan toimivalta tyyppihyväksyä käymäläjätevesijärjestelmät. Merenkululaitoksen toimivalta on rajoitettu Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteessä määrättyihin perusteisiin. Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen 11 säännössä edellytetään hallinnon hyväksymistä järjestelmille. Hyväksyvänä hallintona Suomessa toimii Merenkululaitos. Pykälän 2 momentin mukaan huviveneeltä voidaan edellyttää joko käymäläjäteveden keräilysäiliö tai käsittelyjärjestelmä. Huviveneessä ei tarvitse olla hienontavaa ja desinfioivaa järjestelmää, mutta koska 11 säännön 1 kohdan päästörajoitukset koskevat Helsingin sopimuksen mukaan myös veneitä, ei edellytyksiä 11 säännön mukaiseen käsitellyn käymäläjätteen päästämiseen ole, ellei käsittelyjärjestelmä täytä sanottuja vaatimuksia. Alukselta ei aina edellytetä aluskohtaista käymäläjätevesijärjestelmän hyväksyntää. Esimerkiksi huviveneen osalta on riittävää, että käymäläjätevesijärjestelmä on kaikilta osiltaan Merenkululaitoksen ennestään yleisesti hyväksymää tyyppiä (tyyppihyväksyntä). Jos käymäläjätevesijärjestelmässä on aluskohtaisia erityisratkaisuja, aluskohtainen hyväksyntä järjestelmälle pääsääntöisesti on tarpeen. Yksittäistapauksessa käymäläjätevesijärjestelmän hyväksyminen kuuluu alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle.

#### **5 luvun 4 §. ISPP-todistuskirja**

Pykälä on uusi, koska sitä ei ole nykyisessä alusjätelaissa. Tämä todistuskirjavelvollisuus tulee voimaan vanhojen alusten osalta vasta syksyllä 2008.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettu vaatimus siitä, että aluksella on oltava hallinnon myöntämä kansainvälinen todistuskirja käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (ISPP-todistuskirja) perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen muutetun IV liitteen 5 sääntöön.

Todistuskirja edellytetään alukselta, jonka bruttovetoisuus on yli 400 tai joka voi kuljettaa yli 15 henkilöä, ja joka on kansainvälisessä liikenteessä. Kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan tässä, että alus tekee matkoja muiden yleissopimuksen sopimuspuolten satamiin.

Kansainvälisestä todistuskirjasta käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä on ilmevä, että alus täyttää asetetut käymäläjätevesien käsittelylle asetetut varustevaatimukset. Vaatimukset käsittävät myös yhteensopivuuden maissa olevien käsittelyjärjestelmien kanssa eli putkiston ja ns. normaalin rakennevaatimukset. Todistuskirja perustuu alusturvallisuuden valvontaviranomaisen aluksen perus- tai uusintakatsastuksessa saamiin tietoihin. Aluksen katsastuksesta sen toteamiseksi, täyttääkö alus Marpol 73/78 –yleissopimuksen muutetun IV liitteen vaatimukset, säädetään IV liitteen 4 säännössä.

Pykälän 2 momentissa säädetään alusturvallisuuden valvontaviranomaisen myöntää ISPP-todistuskirjoja Marpol 73/78 –yleissopimuksen muutetun IV liitteen 5 säännössä hallinnolle annetun valtuuden nojalla ja mukaisesti. Todistuskirja on voimassa enintään 5 vuoden määräajan.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen muutetun IV liitteen 6 säännössä määrätään toisen hallituksen antamasta tai vahvistamasta todistuskirjasta. Todistuskirja-jäljennös voidaan pyytää toiselta hallitukselta, joka aluksen on katsastanut. Alukselle voidaan pyytää katsastus toiselta hallitukselta todistuskirjan hankkimiseksi. Todistuskirjaa ei saa antaa alukselle, joka purjehtii muun kuin sellaisen valtion lipun alla, joka on sopimuksen osapuoli. 7 säännön mukaan todistuskirja on laadittava ainakin englanniksi, espanjaksi tai ranskaksi. Jos todistuskirjassa käytetään myös todistuskirjan antaneen maan virallista kieltä, sillä on etusija riita- ja tulkintatilanteissa. 8 säännön mukaan todistuskirjaa ei saa antaa 5 vuotta pitemmäksi ajaksi, sääntö sisältää useita täsmennyksiä siihen, miten aika lasketaan uusintakatsastustilanteissa ja voimassaoloaikaa pidennettäessä. Todistuskirjan voimassaolo päättyy 8 säännön mukaan ennen määräaikaa, kun alus siirtyy käyttämään toisen valtion lippua, tai katsastuksia ei ole toimitettu asianmukaisesti.

Todistuskirjoja koskeva määräys tulee vanhojen alusten osalta voimaan viiden vuoden kuluttua Marpol 73/78 –yleissopimuksen muutetun IV liitteen voimaantulosta. ISPP-todistuskirjoja koskeva määräys tulee Suomessa voimaan 27.9.2008 myös vanhojen alusten osalta. IV liitteen 1 säännön mukaan vanha

alus tarkoittaa tässä muuta alusta kuin sellaista alusta, joka jonka köli on laskettu muutetun IV liitteen voimaantulopäivänä (27.9.2003) tai sen jälkeen, tai jonka luovutus tapahtuu vähintään 3 vuotta voimaantulopäivän jälkeen.

**5 luvun 5 §.** *Poikkeuksen myöntäminen käymäläjäteveden päästökiellosta*

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 24 §. Säännös on siten jo ennestään olemassa, mutta nyt se on täsmällisempänä alusjätelaissa.

Pykälässä säädetään uusitun Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön D kohdan mukaisista poikkeuksista. Kohdan mukaan aluksille, joita Marpol 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen määräykset eivät koske, eli huviveneille tai muille aluksille, joiden bruttovetoisuus on alle 400 tai jotka on rekisteröity enintään 15 hengelle, voidaan myöntää poikkeus 5 säännön A ja B kohdasta eli Marpol 73/78 -yleissopimuksen muutetun IV liitteen säännön 1, 3 ja 4 kohdasta, säännöstä 3 ja 11 säännön 1 ja 3 kohdasta sekä Helsingin komission hyväksymien suuntaviivojen vaatimuksista, jotka koskevat käymäläjärjestelmiä. Edellytyksenä on, että alus on rakennettu ennen 1 päivää tammikuuta vuonna 2000 ja alusturvallisuuden valvontaviranomainen lähettää tiedot tässä pykälässä tarkoitetuista päätöksistä Helsingin komissiolle (HELCOM).

Tämän lisäksi edellytyksenä on uusitun Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön D kohdan mukaan, että päästökiellon täyttämiseen tarvittavan laitteiston asentaminen on teknisesti vaikeaa tai asentamisesta aiheutuvat kustannukset ovat aluksen arvoon nähden kohtuuttoman suuret. Tämän lisäksi alusjätelakiin on sisällytetty edellytykset, että poikkeus ei ole muidenkaan Suomen kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan yhteisön säädösten vastainen ja että poikkeuksen merkitys on vesiensuojelun kannalta vähäinen. Helsingin sopimuksen mukaiset edellytyksetkään eivät riitä, jos päästäminen on muun velvoitteen vastainen tai päästämisen vaikutus olisi vesiensuojelulle vähäistä suurempi. Vähäisyyttä arvioitaessa otetaan huomioon, onko olemassa paljon sellaisia vastaavassa asemassa olevia aluksia, joille poikkeus olisi myönnettävä. Lisäksi on arvioitava päästettävän käymäläjäteveden luonne ja määrä ja todennäköinen sijainti. Poikkeuksia annettaisiin vain erityistapauksissa, esimerkiksi museoaluksille, jotta tämän säännöksen haitalliset ympäristövaikutukset pysyvät vähäisinä.

Säännöksessä on alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle annettu se toimivalta, joka Helsingin sopimuksen mukaan hallinnolle voidaan antaa. Lakiin on kirjattu Helsingin sopimukseen perustuva velvoite lähettää HELCOM:lle tiedot poikkeuspäätöksistä sisältäen poikkeuslupien tarkan sanamuodon. HELCOM välittää tiedon edelleen muille jäsenmaille.

Tämä pykälä pätee ainoastaan sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisella ei näin ollen ole tämän pykälän perusteella toimivaltaa myöntää Helsingin sopimuksen perusteella käymäläjätevesiä koskevia poikkeuksia kuin Suomen vesialueelle ja talousvyöhyk-

keelle sekä suomalaisten alusten osalta muuanne Itämerelle, jossa poikkeaminen Helsingin sopimuksen määräyksistä mahdollisesti olisi tarpeen.

### **5 luvun 6 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset**

Pykälää vastaava säännös sisältyy nykyisen alusjätelain 3 §:ään ja 34 §:ään sekä 22 §:n 2 momenttiin ja 24 §:ään. Säännös on aiempaa täsmällisempi ja tarkkarajaisempi.

Lakiin perustuvien oikeuksien ja velvollisuuksien kansainvälisiin sopimuksiin perustuvat pienemmät muutokset ja täsmennykset on voitu panna täytäntöön asetusta tai määräyksiä muuttamalla. Mikäli Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpano sisältää lain alaan kuuluvia säännöksiä, kuten uusia yksilön oikeuksia ja velvollisuuksia, joiden perusteista ei mainita tässä laissa, ei Suomea sitovia kansainvälisiä velvoitteita voida täytäntöön panna asetuksella tai määräyksillä, vaan on edellytettävä myös lain muuttamista.

Säännöksellä annetaan laissa valtuus antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä tässä luvussa säädetyistä asioista Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi. Vastaavasti säännöksellä annetaan laissa Merenkulkulaitokselle valtuus antaa tarkempia teknisiä määräyksiä tässä luvussa säädetyistä asioista. Valtuuksien riittävän täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vuoksi säännöksessä on yksilöity seikat, joista asetuksia ja määräyksiä voidaan antaa.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa annettaisiin valtuus säätää valtioneuvoston asetuksella tämän luvun 1 §:ssä tarkoitettua käymäläjäteveden päästörajoituksesta. Päästörajoitus perustuu tällä hetkellä Marpol 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 11 sääntöön, jonka soveltamisalaa on laajennettu pienaluksiin ja huviveneisiin Helsingin sopimuksen IV liitteellä. Pienalusten ja huviveneiden osalta valtuus siis perustuu uusitun Helsingin sopimuksen IV liitteen täytäntöönpanoon.

Pykälän 1 momentin 2 kohdassa annettaisiin valtuus säätää valtioneuvoston asetuksella siitä, minkälainen käymäläjätevesi katsotaan tämän luvun 1 ja 3 §:ssä tarkoitettulla tavalla käsitellyksi. Käsitellyn käymäläjäteveden kriteerit on tällä hetkellä määritelty IMO:n päätöslauselmassa MEPC.2(VI), mutta IMO:n päätöslauselman MEPC 159(55) käsitellyn käymäläjäteveden kriteereitä kiristetään hieman 1 päivänä tammikuuta 2010 ja sen jälkeen asennettavien uusien laitteistojen osalta. Asetuksella voidaan erikseen säätää huviveneitä koskevista käsitellyn käymäläjäteveden kriteereistä, jos tämä katsotaan tarpeelliseksi. Kriteerien on perustuttava säännöksessä mainittujen Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanoon.

Pykälän 1 momentin 3 kohdassa annettaisiin valtuus säätää valtioneuvoston asetuksella tämän luvun 5 §:ssä tarkoitetuista päästökieltoa koskevista poikkeuksista tarkemmin kuin tämän luvun 5 §:ssä säädetään. Poikkeamisen edelly-

tyksistä ja lupaedellytyksistä on kuitenkin säädetty laissa. Edellytykset perustuvat Helsingin sopimuksen muutetun IV liitteen 5 säännön D kohtaan.

Pykälän 1 momentin 4 kohdassa annettaisiin valtuus säätää valtioneuvoston asetuksella tämän luvun 3 §:ssä tarkoitetuista käymäläjärjestelmille asetettavista vaatimuksista. Huviveneiden käymäläjärjestelmien vaatimustenmukaisuudesta on mahdollista säätää eri pykälässä. Käymäläjärjestelmien vaatimustenmukaisuus perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen 9 - 12 sääntöön. Huviveneiden ja muiden pienalusten osalta käymäläjärjestelmien vaatimustenmukaisuus perustuu uusitun Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 sääntöön.

Pykälän 2 momentin 1 kohdassa annettaisiin Merenkululaitokselle lakiin perustuva toimivalta antaa tyyppihyväksyntöjä käymäläjäteveden keräilysäiliöistä ja käymäläjäteveden käsittelylaitteistoista. Tämä toimivalta perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen 9 - 12 sääntöön.

Sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtiville aluksille voitaisiin valtioneuvoston asetuksella antaa vastaavia säännöksiä ja Merenkululaitoksen päätoimiksellä vastaavia teknisiä määräyksiä, kuin voidaan antaa Suomen aluevesillä tai talousvyöhykkeellä purjehtiville aluksille Marpol 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.

## **6 luku**

### **Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen**

#### **6 luvun 1 §. Kiinteän jätteen veteen päästökielto ja päästörajoitus**

Pykälää vastaava säännös sisältyy nykyisen alusjätelain 23 §:ään ja 24 §:ään sekä nykyisen alusjäteasetuksen 21 §:ään.

Pykälän 1 ja 2 momentissa säädetään kiinteän jätteen päästämisen kiellosta alukselta tai kiinteältä ja kelluvalta alustalta, jota käytetään merenpohjan kivennäisvarojen tutkimisessa, hyväksikäytössä ja niihin liittyvässä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa toiminnassa. Kieltojen sisältö selviää tarkemmin MARPOL 73/78-yleissopimuksen V liitteestä ja Helsingin sopimuksesta.

Pykälän 3 momentissa annetaan merenkululaitokselle oikeus tyyppihyväksyä Marpol 73/78-yleissopimuksen V-liitteen mukaisesti kiinteän jätteen hienonnutslaitteistoja.

#### *Marpol 73/78 –yleissopimuksen kiinteitä jätteitä koskeva V liite*

Marpol 73/78 –yleissopimuksen kiinteitä jätteitä koskeva V liite sisältyi jo alkuperäiseen Marpol 73/78 –yleissopimukseen. V liitettä muutettiin heinäkuussa 1997 voimaan tulleilla muutoksilla (SopS 79/1997), jotka koskivat kiinteitä

jätteitä koskevaa aluksen jätehuoltosuunnittelua sekä kiinteän jätteen päästökiellosta ja päästörajoituksesta ilmoittavien kylttien asettamisvelvollisuutta alukselle. Kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitea MEPC on aloittanut Marpol 73/78 –yleissopimuksen kiinteitä jätteitä koskevan V liitteen uudistamistyön.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen mukaan muovijätteen mereen heittäminen on maailmanlaajuisesti kielletty. V liitteessä asetetaan rajoituksia kelpuvan jätteen sekä ruokajätteen mereen heittämiselle. Itämeri on V liitteessä tarkoitettu erityisalue, jossa vain ruokajätteen mereen päästäminen on liitteessä mainituin edellytyksin sallittua. Muu kiinteän jätteen päästäminen mereen on Itämerellä kiellettyä. Liitteessä mainituin edellytyksin aluksissa on asetettava alukselle kiinteän jätteen veteen päästökiellosta ja päästörajoituksesta ilmoittavia kylttejä, laadittava aluksen jätehuoltosuunnitelma ja pidettävä aluksella jätöpäiväkirjaa.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen ratifiointiprosentti maailman tonnista oli 30 päivänä joulukuuta 2007 96,52. Kansainvälisen merenkulkujärjestön mukaan Euroopassa ja niin sanottujen läntisten teollisuusmaiden keskuudessa Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitettä ei ole hyväksynyt Bosnia-Hertsegovina, Kanada ja San Marino sekä muista maista esimerkiksi Chile, Irak, Israel ja Kuwait.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen määräyksiä sovelletaan 2 säännön mukaan kaikkiin aluksiin. Kiinteän jätteen veteen päästämistä koskevia määräyksiä sovelletaan siten niin kauppamerenkulkuun, huviveneisiin kuin muihinkin aluksiin, jos yksittäisessä säännöksessä ei ole rajattu sen soveltamisalaa esimerkiksi ainoastaan joihinkin aluksiin.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 1 säännössä on määritelty kiinteä jäte. Kiinteän jätteen määritelmä on vastaavasti myös tämän lain 1 luvun 2 §:n 44 kohdassa. Kiinteällä jätteellä tarkoitetaan sellaista ruoka- ja kotitalousjätettä ja muuta vastaavaa jätettä, tuoreita kaloja ja niiden osia lukuun ottamatta, jota syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta.

Jos kiinteät jätteet sekoitetaan muiden tyhjennettävien aineiden kanssa, joilla on erilaiset hävitys- tai tyhjennysvaatimukset, on noudatettava ankarimpia vaatimuksia.

Kiinteän jätteen veteen päästämistä koskevat erityisalueet on määritelty Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 5 säännössä, ja ne ovat Välimeren alue, Itämeren alue, Mustan meren alue, Punaisen meren alue ja alue luoteeseen Ras al Haddista ja Ras al Fastehista, Pohjanmeri, Antarktis ja Karibian meri. Niinpä Suomen lähialueet kuten Itämeri, mukaan luettuna Pohjanlahti, Suomenlahti ja Itämeren sisääntuloväylä, ovat erityisaluetta.

Kiinteän jätteen päästämistä koskevat Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteeseen perustuvat säännöt voidaan ryhmitellä erityisalueita koskeviin määrä-

yksiin, muualla kuin erityisalueilla noudatettaviin määräyksiin sekä kiinteitä ja kelluvia alustoja koskeviin määräyksiin. Kiinteän jätteen päästämistä koskevat määräykset perustuvat erityisalueilla Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 5 sääntöön, muualla kuin erityisalueilla 3 sääntöön ja kiinteiden ja kelluvien alustojen osalta 4 sääntöön.

Kiinteän jätteen päästämistä koskevat kiellot ja rajoitukset eivät koske tämän luvun 2 §:ssä tarkoitettuja poikkeustilanteita, jotka liittyvät erilaisiin pakottaviin hätätilanteisiin.

### *Kiinteän jätteen päästäminen erityisalueella*

Kaikkien muovien ja muiden kiinteiden aineiden, ruokajätteitä lukuun ottamatta, hävittäminen mereen on erityisalueella kielletty. Muovien hävittämiskielto merkitsee, että muun muassa muovia sisältäviä köysiä, kalastusverkkoja tai muovisia roskasäkkejä ei saa hävittää mereen. Muovin palamistehkeitä ei saa hävittää mereen, jos ne voivat sisältää myrkyllisiä tai raskasmetallijäämiä. Muiden kiinteiden jätteiden hävittämiskielto sisältää paperituotteiden, riepujen lasin, metallin, pullojen, taloustavaran, sälyspuiden sekä vuoraus- ja pakkausaineiden mereen hävittämisen kiellon.

Kaiken ruokajätteen hävittäminen mereen tulee tehdä niin etäällä maasta kuin mahdollista, mutta kuitenkin etäämpänä kuin 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta. Lisäksi Karibianmeren erityisalueella on noudatettava 5 säännön 2 C kohdasta ilmeneviä erityissääntöjä ruokajätteen päästämässä mereen.

Jos kiinteät jätteet sekoitetaan muiden tyhjennettävien aineiden kanssa, joilla on erilaiset hävitys- tai tyhjennysvaatimukset, on noudatettava ankarimpia vaatimuksia.

Kiinteän jätteen vastaanottolaitteistojen käyttöönotosta erityisalueilla on Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 5 säännössä omat määräyksensä:

Jokaisen sopimuspuolen, jonka rantaviiva rajoittuu erityisalueeseen, hallitus ottaa vastatakseen siitä, että niin pian kuin mahdollista kaikkiin erityisalueella oleviin satamiin toimitetaan riittävät vastaanottolaitteistot Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 7 säännön mukaisesti, ottaen huomioon näillä alueilla liikennöivien alusten erityistarpeet. Tämä merkitsee, että muun muassa Itämeren rantavaltioiden, kuten Suomen, on huolehdittava siitä, että satamissa on riittävät vastaanottolaitteistot kiinteän jätteen vastaanottamiseksi aluksilta.

Kunkin sopimuspuolen hallituksen tulee tiedottaa järjestölle niistä toimenpiteistä, joihin on ryhdytty. Saatuaan riittävän määrän näitä tiedotuksia määrää järjestö päivämäärän, josta lukien tämän säännön vaatimukset tulevat voimaan kyseessä olevan alueen osalta. Järjestön tulee tiedottaa näin määrätystä päivästä kaikille sopimuspuolille vähintään 12 kuukautta ennen kyseessä ole-

vaa päivämäärää. Näin määrätyn päivämäärän jälkeen alusten, jotka käyvät sellaisissa näiden erityisalueiden satamissa, joissa vastaanottolaitteistoja ei vielä ole, tulee täysin noudattaa tämän säännön vaatimuksia.

Kunkin sopimuspuolen hallituksen tulee tiedottaa järjestölle, asianomaisten sopimuspuolten tietoon saatettavaksi kaikki ne tapaukset, joissa tämän säännön mukaisesti toimitettujen laitteistojen on väitetty olevan riittämättömät. Suomen satamissa ei siten saa aiheuttaa asiastonta viivytystä aluksille kiinteiden jätteen vastaanottamisessa. Jos kiinteän jätteen vastaanottamiseen tarkoitettuja laitteistoja on väitetty riittämättömäksi, Suomen valtion ja muiden Itämeren rantavaltioiden, on raportoitava kaikki nämä väitteet IMO:lle.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 5 säännön 5 kohdassa on Antarktikselle suuntautuvien alusten matkojen osalta erityissäännöt jätteen säilytystilojen riittävyydestä aluksella ja vastaanotosta satamissa Antarktikselta saavuttaessa.

#### *Kiinteän jätteen päästäminen muualla kuin erityisalueella*

Kiinteän jätteen päästörajoituksia ja kieltoja koskevat määräykset ovat voimassa Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 3 säännön mukaan niine poikkeuksineen, jotka johtuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 4, 5 ja 6 säännöistä, jotka koskevat kiinteitä ja kelluvia alustoja, erityisalueita ja erilaisia hätäluontoisia poikkeustilanteita.

Kaikkien muovien hävittäminen mereen on myös erityisalueiden ulkopuolella kielletty. Tämä merkitsee, että muun muassa muovia sisältäviä köysiä, kalastusverkkoja tai muovisia roskasäkkejä ei saa hävittää mereen. Muovin palamistähteitä ei saa hävittää mereen, jos ne voivat sisältää myrkyllisiä tai raskasmetallijäämiä. Köysiä, kalastusverkkoja ja roskasäkkejä koskevat V liitteessä mainitut hävittämisrajoitukset, vaikka ne eivät olisikaan muovisia.

Kelluvia sälyspuita, vuoraus- ja pakkausaineita saa hävittää mereen erityisalueiden ulkopuolella niin etäällä lähimmästä maasta kuin se on käytännössä mahdollista, ei kuitenkaan 25 meripeninkulmaa lähempänä lähimmästä maasta.

Ruokajätettä ja muuta kiinteätä jätettä kuten paperituotteita, riepua, lasia, metallia, pulloja, taloustavaraa ja samankaltaisia jätteitä, saa hävittää mereen erityisalueiden ulkopuolella niin etäällä lähimmästä maasta kuin se on käytännössä mahdollista, ei kuitenkaan 12 meripeninkulmaa lähempänä lähimmästä maasta.

Ruokajätteen ja muiden kiinteiden Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 3 säännön b) ii kohdassa tarkoitettujen jätteen kuten paperituotteiden, riepujen, lasin, metallin, pullojen, taloustavaran ja samankaltaisten jätteen hävittäminen mereen erityisalueiden ulkopuolella voidaan sallia, kun ne ovat kulkeneet hienontimen tai rouhimen läpi, sillä ehdolla, että mereen hävittäminen suoritetaan niin etäällä lähimmästä maasta kuin se käytännössä on mahdollista, mutta



kuitenkin etäämpänä kuin 3 meripeninkulmaa lähimmästä maasta. Tällaisten hienonnettujen tai rouhittujen kiinteiden jätteiden tulee pystyä kulkemaan verkon lävitse, jonka aukot ovat korkeintaan 25 millimetrin suuruisia.

Jos kiinteät jätteet sekoitetaan muiden tyhjennettävien aineiden kanssa, joilla on erilaiset hävitys- tai tyhjennysvaatimukset, on noudatettava ankarimpia vaatimuksia.

Erityisalueiden ulkopuolella ei ole voimassa mitään Marpol 73/78 – yleissopimuksen V liitteen perustuvia vaatimuksia kiinteän jätteen vastaanottojärjestelyistä satamissa.

#### *Kiinteän jätteen päästäminen kiinteiltä ja kelluvilta alustoilta*

Kiinteiltä ja kelluvilta alustoilta on kielletty hävittää mitään kiinteitä jätteitä mereen lukuun ottamatta ruokajätettä, joka on käsitelty Marpol 73/78 – yleissopimuksen V liitteen 4 säännön 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

Kiinteiltä ja kelluvilta alustoilta voidaan sallia ruokajätteen hävittäminen mereen, jos ruokajäte on kulkenut hienontimen tai rouhimen lävitse, jonka verkon aukot ovat enintään 25 millimetrin suuruisia, ja kiinteä tai kelluva alusta sijaitsee vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä maasta.

Kiinteän jätteen hävittämisessä kiinteillä tai kelluvilla alustoilla tarkoitetaan aluksia, jotka toimivat merenpohjan kivennäisvarojen tutkimuksessa, hyväksikäytössä ja näihin liittyvässä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa käsittelyssä, sekä myös kaikkia muilta aluksia, jotka ovat näiden alustojen vierellä tai enintään 500 metrin etäisyydellä kiinteistä tai kelluvista alustoista.

Kiinteän jätteen poltosta ja ilmaan menevistä päästöistä säädetään tämän lain 7 luvussa.

#### *Helsingin sopimus*

Helsingin sopimuksen IV liitteen mukaan Helsingin sopimuksen sopijapuolet noudattavat Marpol 73/78 –yleissopimuksen I – V liitteiden määräyksiä. Itämerellä sovelletaan siten myös Helsingin sopimuksen perusteella Marpol 73/78 – yleissopimuksen V liitteen 5 säännön määräyksiä kiinteän jätteen veteen päästämisestä erityisalueella.

#### *Sivutuoteasetus*

Kiinteää jätettä koskeva muiden kuin ihmisravinnoksi tarkoitettujen eläimistä saatavien sivutuotteiden terveyssäännöstä on annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o (1774/2002), jäljempänä niin sanottu sivutuoteasetus. Sivutuoteasetuksen mukaan EU-maiden ulkopuolelta saapuvien alusten tulee kerätä aluksella syntyvät ruokajätteet erilleen muista jätteistä maissa ta-

pahtuvaa hävittämistä varten ruokajätteiden mukana leviävien tautien ehkäisemiseksi.

*Erot maissa sovellettavaan jätelain järjestelmään*

Aluksilla syntyvät jätteet toimitetaan lähtökohtaisesti maihin satamassa. Joitakin jätteitä ja jätevesiä voidaan edelleen päästää veteen, vaikka nämäkin voidaan usein toimittaa maihin käsiteltäväksi. Koska Marpol 73/78 –yleissopimus on merensuojelusopimus ja sen jätteitä koskevat periaatteet perustuvat lähinnä jätteen haitallisuuteen sen joutuessa mereen, yleissopimus ei ainakaan toistaiseksi ota huomioon nykyaikaisen jättepolitiikan periaatteita, jätteen määrän ja haitallisuuden vähentämistä eikä jätteen hyödyntämistä ensisijaisesti aineena ja toissijaisesti energiana. Loppukäsiteltäviä jätteitä koskevat velvoitteet on jätetty kunkin maan lainsäädännön varaan. Alusjätedirektiivi ei tältä osin muuta Marpol 73/78 –yleissopimukseen perustuvaa käytäntöä. Kansainvälisen merensuojelusopimukset lähinnä edellyttävät, että aluksella syntyvät jätteet toimitetaan maissa oleviin vastaanottolaitoksiin. Koska jätteiden lajittelu on hoidettava sen mukaan kuin jätteitä hyödynnetään tai loppukäsitellään ja nämä taas vaihtelevat samankin maan sisällä, on aluksilla, joiden käyttämät satamat vaihtelevat, hankala sopeuttaa aluksen jätteen lajittelua vaihtelevien olosuhteiden mukaan. IMO on kuitenkin paraikaa uusimassa kiinteitä jätteitä koskevaa Marpol –yleissopimuksen V liitettä ja lisäksi ollaan paraikaa laatimassa ISO-standardeja aluksesta peräisin olevalle jätteelle. Muutosten voimaantulo kestää useita vuosia. Muutosten hyväksymisen jälkeen saattaa olla perusteltua uudistaa alusjätelakia ja erityisesti sen kiinteitä jätteitä koskevaa lukua. Näissä oloissa maissa sovellettavaa jätelakia uudistettaessa olisi puolestaan otettava huomioon, että alusta ja satamaa koskevien velvollisuuksien tulisi olla riittävän samankaltaisia. Voimassa olevassa alusjätelaissa on alusjätedirektiiviin perustuva jätemaksun huojennusmahdollisuus, millä voidaan helpottaa niiden alusten maksutaakkaa, jotka ovat ilman lain velvoitetta ottaneet käyttöön jätteen lajittelun aluksella. Ehdotetussa alusjätelaissa huojennussäännös sisältyisi 10 luvun 2 §:n 3 momenttiin.

Satamilla, joita koskee alusjätelain ohella jätelaki, on jätelain mukainen velvoite pyrkiä hyödyntämään jätettä siinä määrin kuin se on teknisesti ja taloudellisesti mahdollista. Vaikka aluksille voitaisiinkin alusjätelakia muuttamalla säätää velvoite lajitella jätteitä aluksella, on tarkoituksenmukaisempaa jättää tämä velvoite aluksen ja sataman välisen sopimuksen varaan. Tällöin satama voisi esimerkiksi satamamaksun avulla kannustaa aluksia lajittelemaan jätteet sataman tarpeiden mukaisesti. Sataman velvoitteita jätelain mukaan tulisi kuitenkin tarkastella niiden mahdollisuuksien valossa, joita satamalla on ohjata aluksia jätehuollossa.

**6 luvun 2 §.** *Kiinteän jätteen päästäminen poikkeustilanteissa*

Pykälää vastaava säännös sisältyy nykyisen alusjätelain 25 §:ään.

Kiinteän jätteen päästäminen poikkeustilanteissa on sallittu 2 §:n mukaan niissä tapauksissa, jotka mainitaan Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 6 säännössä.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteessä kiinteän jätteen päästämistä mereen on 3 säännössä kielletty tai rajoitettu erityisalueiden ulkopuolella, 4 säännössä kiinteiden ja kelluvien alustojen osalta ja 5 säännössä erityisalueilla. Nämä kiellot ja rajoitukset eivät kuitenkaan päde niissä poikkeustapauksissa, joissa on käsillä jokin Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 6 säännössä tarkoitettu poikkeustilanne.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 6 säännön mukaan kiinteän jätteen hävittäminen alukselta on sallittua, jos se on tarpeen aluksen tai sillä olevien turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä.

Kiinteän jätteen hävittäminen alukselta on myös sallittua, jos se johtuu aluksen tai sen varusteiden vaurioitumisesta, mikäli kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin on ryhdytty ennen ja jälkeen vaurioitumisen tapahtumista mereen pääsemisen estämiseksi tai pienentämiseksi.

Kiinteän jätteen hävittäminen alukselta on niin ikään sallittua, jos se johtuu synteettisten kalaverkkojen katoamisesta vahingossa, jos kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin on ryhdytty kalaverkkojen katoamisen estämiseksi.

Sen joka vetoaa edellä mainittuihin aluksen turvallisuutta, vaurioitumista tai kalastusta koskevien perusteiden olemassaoloon, on esitettävä selvitystä väittämänsä tueksi.

**6 luvun 3 §.** *Aluksella olevan kiinteän jätteen veteen päästämisen kieltämisestä ja rajoittamisesta ilmoittava kyltti*

Pykälä vastaa voimassa olevien kansainvälisten velvoitteiden sisältöä, mutta vastaavaa säännöstä ei sisälly nykyiseen alusjätelakiin tai -asetukseen.

Pykälällä säädetään Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 9 säännön 1 kohdan mukaisesta edellytyksestä, että jokaisella aluksella, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on oltava näkyvällä paikalla Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu kyltti siitä, että aluksella noudatetaan V liitteen 3 ja 5 artiklassa edellytetyt kiinteän jätteen käsittelyä koskevia vaatimuksia. 3 artiklassa on erityisalueiden ulkopuoliset määräykset ja 5 artiklassa erityisalueita kuten Itämeren koskevat määräykset. Määräysten sisältöä on kuvattu tämän luvun 1 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Kyltti laaditaan aluksen työkielellä. Kansainvälisillä matkoilla, jotka suuntautuvat jonkin sopimusosapuolen satamiin tai off-shore –terminaaleihin, kyltti laaditaan lisäksi joko englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi.

Tässä pykälässä tarkoitettu velvollisuus ei koske alle 12 metrin mittaisia aluksia, eikä kiinteitä tai kelluvia alustoja.

Pykälän mukainen kylttien asettamisvelvollisuus tuli voimaan Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen heinäkuussa 1997 voimaan tulleella muutoksella (SopS 79/1997).

#### **6 luvun 4 §. Aluksen jätehuoltosuunnitelma**

Pykälää ei sisälly nykyiseen alusjätelakiin tai –asetukseen, mutta säännös vastaa voimassa olevien kansainvälisten velvoitteiden sisältöä.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 9 säännön 2 kohdassa ovat määräykset aluksen jätehuoltosuunnittelusta. Määräykset tulivat voimaan V liitteen heinäkuussa 1997 voimaan tulleilla muutoksilla (SopS 79/1997).

Pykälässä oleva aluksen jätehuoltosuunnittelua koskeva säännös ei koske kaikkia aluksia, vaan se koskee ainoastaan aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400 sekä aluksia, jotka on rekisteröity kuljettamaan vähintään 15 henkilöä.

Jätehuoltosuunnitelma on laadittava kiinteiden jätteiden käsittelemiseksi. Aluksen miehistön on Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 9 säännön 2 kohdan mukaan noudatettava suunnitelmaa.

Aluksen jätehuoltosuunnitelman on Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 9 säännön 2 kohdan mukaan sisällettävä kirjallinen selostus niistä menettelytavoista ja aluksella olevista laitteista, joita käytetään kiinteän jätteen keräämisessä, varastoinnissa, käsittelyssä ja hävittämisessä. Suunnitelmassa on myös osoitettava suunnitelman toteuttamisesta vastaava henkilö.

Aluksen jätehuoltosuunnitelman on Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 9 säännön 2 kohdan mukaan oltava IMO:n omaksumien suuntaviivojen mukainen. Tässä kohdin viitataan IMO resoluutioon MEPC.71(38).

Aluksen jätehuoltosuunnitelma on Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 9 säännön 2 kohdan mukaan laadittava aluksen työkielellä.

Luokituslaitos tarkastaa aluksen jätehuoltosuunnitelman aluksen Marpol -katsastuksen yhteydessä.

#### **6 luvun 5 §. Aluksen jätepäiväkirja**

Säännös vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 21 a §:n sisältöä.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 9 säännön 3 kohdassa on määräykset aluksen jätepäiväkirjasta.

Aluksen jätöpäiväkirjan pitäminen on velvollisuutena kaikille aluksille, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka on rekisteröity kuljettamaan vähintään 15 henkilöä. Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 9 säännön 3 kohdassa edellytetään lisäksi, että alus on kansainvälisessä liikenteessä muiden sopimusvaltioiden satamiin tai off-shore –terminaaleihin. Aluksen jätöpäiväkirjaa edellytetään myös kaikilta kiinteiltä tai kelluvilta alustoilta, joita käytetään mannerjalustan luonnonvarojen hyödyntämisen. 1 momentin säännöksessä aluksen jätöpäiväkirjaa edellytetään kaikilta bruttovetoisuusvaatimuksen tai aluksella olevien henkilöiden lukumäärävaatimuksen täyttäviltä suomalaisilta aluksilta, vaikka nämä olisivatkin kotimaanliikenteessä, tältä osin tämän luvun 5 §:n säännös perustuu kansalliseen lainsäädäntöön. Aluksen jätöpäiväkirjan pidosta on suoraan lain nojalla vapautettu siten ainoastaan pienemmät alukset.

Pykälän 1 momentissa velvollisuus pitää aluksen jätöpäiväkirjaa on viime kädessä aluksen päälliköllä, jonka on huolehdittava siitä, että joko hän tai hänen valvontansa alaisena muu päällystöön kuuluva pitää kiinteistä jätteistä jätöpäiväkirjaa. Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 9 säännön 3 kohdan mukaan aluksen päällikön on allekirjoitettava jokainen jätöpäiväkirjan täyteen merkitty sivu. Sen sijaan muun päällystöön kuuluvan on merkittävä aluksen jätöpäiväkirjaan ja allekirjoituksellaan vahvistettava jokainen jätteen purkamisen tai poltto. Merkinnät on tehtävä joko englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi. Jos merkinnät on tehty myös aluksen lippuvaltion virallisella kielellä, tällä on etusija mahdollisia erimielisyyksiä ratkaistaessa.

Jokaisesta jätteen purkamisesta tai poltosta on merkittävä päivämäärä ja kellonaika, aluksen sijainti, kiinteän jätteen luonnehdinta ja poltetun jätteen arvioitu määrä.

Aluksen jätöpäiväkirja on pidettävä aluksella helposti tarkastettavassa paikassa ja sitä on säilytettävä vähintään kaksi vuotta siihen viimeksi tehdystä merkinnästä.

Jos kiinteätä jätettä on jouduttu päästämään mereen tämän luvun 2 §:ssä tarkoitetuissa poikkeustilanteissa, päästämisen olosuhteet ja syyt on merkittävä jätöpäiväkirjaan.

Pykälän 3 momentissa säädetään alusturvallisuuden valvontaviranomaisen ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa, asianomaisen ulkomaan viranomaisen, oikeudesta tarkastaa jätöpäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Lisäksi edellytetään, että toimenpiteet, joihin viranomainen tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä. 3 momentin säännös perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 9 säännön 5 kohtaan.

Aluksen jätöpäiväkirjan malli on V liitteen erillisenä liitteenä. Merenkulkulaitoksella on valtuus vahvistaa tämän mukaisesti aluksen jätöpäiväkirjan kaava. Vastaava valtuus on vieraan valtion hallinnolla Port State Control –toiminnan yhteydessä Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 8 säännön mukaisesti.

Valtuus ulottuu kaikkiin V liitteessä tarkoitettuihin toiminnallisiin vaatimuksiin.

5 momentin mukaan alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi myöntää yksittäistapauksessa poikkeuksen aluksen jätöpäiväkirjan pitämisestä Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen mukaisesti. V liitteen 4 kohdassa määrätään niistä tilanteista, joissa hallinto voi myöntää vapautuksen. Poikkeuksen myöntämisen edellytykset ovat suppeat. Poikkeuksen voi myöntää mille tahansa alukselle, joka on rekisteröity kuljettamaan vähintään 15 henkeä, enintään yhden tunnin kestäville matkoille. Poikkeus voidaan myöntää myös kiinteille tai kelluville alustoille, jotka toimivat mannerjalustan hyödyntämisessä.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 9 säännön 3 kohdan mukaan kiinteät jätteet voidaan kirjata polttamalla hävitetyiksi aluksen jätöpäiväkirjaan. Koska Itämeren alueella Helsingin sopimuksen 10 artiklan nojalla sopimusvaltioiden ei tule sallia jätteiden polttamista vesialueellaan, niin käytännössä jätteet voidaan hävittää polttamalla ja kirjata polttamalla hävitetyiksi aluksen jätöpäiväkirjaan ainoastaan Itämeren rantavaltioiden vesialueiden ulkopuolella talousvyöhykkeellä ja kansainvälisillä vesillä. Jätteenpoltosta aluksella säädetään enemmän ilmaan meneviä päästöjä koskevassa 7 luvussa.

## **6 luvun 6 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset**

Pykälää vastaava säännös sisältyy nykyisen alusjätelain 3 §:ään ja 34 §:ään sekä 23 §:n 3 momenttiin ja 24 §:ään. Säännös on aiempaa täsmällisempi ja tarkkarajaisempi.

Pykälän 1 momentissa annetaan Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi valtuus antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä kiinteän jätteen päästämisestä veteen. Tällä hetkellä Suomea sitovia velvoitteita ovat Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liite sekä Helsingin sopimus.

Kiinteän jätteen päästörajoitukset perustuvat tällä hetkellä Itämeren alueella Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen erityisalueita kuten Itämerta koskevaan 5 sääntöön. Nämä Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen erityisalueita koskevat säännöt ovat voimassa Itämerellä myös Helsingin sopimuksen IV liitteen 4 säännön nojalla.

Kiinteän jätteen päästörajoitukset perustuvat tällä hetkellä myös muilla erityisalueilla Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen erityisalueita koskevaan 5 sääntöön. Itämeren alueen ulkopuolella erityisalueita ovat suomalaisten alusten tavanomaisesti käyttämällä reiteillä esimerkiksi Pohjanmeri, Skagerrak ja Englannin kanaali.

Erityisalueiden ulkopuolella kiinteän jätteen päästörajoitukset perustuvat tällä hetkellä Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 3 sääntöön.

Kiinteiden tai kelluvien alustojen päästörajoitukset perustuvat tällä hetkellä Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 4 sääntöön.

Pykälän 2 momentissa annetaan Merenkulkulaitokselle valtuus antaa tyyppihyväksyntöjä Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi hienonnuslaitteistoista, joilla saavutetaan 1 §:ssä tarkoitettu rajoitusten taso. Nämä vaatimukset perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 3, 4 ja 5 sääntöön.

Pykälän 2 momentissa annetaan Merenkulkulaitokselle valtuus antaa myös tarkempia teknisiä määräyksiä Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi kiinteän jätteen päästörajoituksen saavuttamiseksi tarvittavia hienonnuslaitteistoja koskevista tyyppihyväksyntöistä ja aluksen jätepäiväkirjan kaavasta. Tällä hetkellä nämä määräykset perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteeseen, jonka 9 säännön 3 kohdassa ja liitteessä määrätään aluksen jätepäiväkirjasta.

Pykälän 3 momentissa annetaan valtuus ulottaa kansainvälisiin velvoitteisiin perustuvat säännökset ja määräykset myös sisävesialueelle ja kotimaanliikenteeseen.

## **7 luku**

### **Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen**

#### **7 luvun 1 §. Ilmaa pilaavien aineiden päästöjen ehkäiseminen ja rajoittaminen**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 21 a §:ää.

Pykälässä säädetään aluksista ilmaan tai veteen tapahtuvasta ilmaa pilaavien aineiden päästökiellon ja päästörajoituksen perusteista. Säännöksessä viitataan siinä mainittuihin kansainvälisiin velvoitteisiin, joista käsin määritetty kiellon ja rajoitusten tarkempi sisältö. Vastaava säännös on myös voimassa olevassa lainsäädännössä.

#### *Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liite*

Vuonna 1997 Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) hyväksyttiin vuoden 1997 muutospöytäkirja ja sen liite VI liitteen lisäämisestä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan eli vuoden 1997 muutospöytäkirja (SopS 33/2005). Muutospöytäkirja tuli kansainvälisesti ja Suomen osalta voimaan 19 päivänä toukokuuta 2005.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liite sisältää määräykset alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 12 säännössä kielletään otsonikerrosta heikentävien aineiden tahalliset

päästöt ja otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältävien uusien laitteiden asentaminen aluksiin. Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liite sisältää määräykset pakokaasujen (typen- ja rikin oksidit) päästörajoituksista. Typen oksidien päästöjä säännellään liitteessä siten, että aluksiin asennettaville dieselmootoreille, joiden lähtöteho on yli 130 kW, asetetaan tietyt päästörajoitukset. Päästöjä rajoitetaan dieselmootoreiden kierrosluvun mukaan. Alusjäteasetukseen olisi tarkoitus sisällyttää säännös alusten dieselmootoreiden päästörajoituksista sekä säännös moottoreiden tyyppihyväksynnästä. Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liite mahdollistaa yksinomaan kotimaanliikenteessä olevien alusten vapauttamisen dieselmootoreiden päästörajoituksista edellyttäen, että moottorit ovat lippuvaltion hallinnon asettamien vaihtoehtoisten typen oksidien valvontatoimien alaisia. Rikin oksidipäästöjä säännellään liitteessä asettamalla aluksella käytettävälle polttoaineelle tietyt laatuvaatimukset. Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaan minkään aluksella käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuus ei saa ylittää 4,5 painoprosenttia. Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 14 säännön ja III lisäyksen mukaisilla rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla on voimassa tiukemmat määräykset. Itämeren alue on liitteessä ja Pohjanmeri sekä Englannin kanaali IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitean päätöksellä MEPC 132(53) nimetty tällaiseksi valvonta-alueeksi. Valvonta-alueilla aluksella käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus saa olla korkeintaan 1,5 painoprosenttia tai aluksella on käytettävä sellaista pakokaasujen puhdistusjärjestelmää tai muuta teknistä menetelmää, joka vähentää päästöt samalle tasolle (korkeintaan 6,0 g SO<sub>x</sub>/kWh). Tarkoituksena on, että valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin aluksissa käytettävän polttoöljyn laatuvaatimuksista Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen määräysten mukaisesti. Liitteessä määrätään muun muassa sopimuspuolten velvollisuudesta järjestää vastaanottojärjestelmiä otsonikerrosta heikentäviä aineita ja alusten pakokaasujen puhdistusjätteitä varten sekä aluksiin kohdistuvista tarkastuksista.

Ehdotetun alusjätelain 7 luvun säännökset koskisivat kaikkia aluksia Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisia aluksia myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. YK:n merioikeusyleissopimuksen 211 artiklan mukaisesti säännökset voisivat Suomen talousvyöhykkeellä koskea muita kuin Suomen lipun alla purjehtivia aluksia vain, jos ne vastaavat IMO:ssa tai yleisessä diplomaattikonferenssissa laadittuja yleisesti hyväksyttyjä kansainvälisiä määräyksiä. Lisäksi viattomassa kauttakulussa aluemerellä oleville ulkomaisille aluksille voidaan meriympäristön suojelemiseksi asettaa YK:n merioikeusyleissopimuksen 21 artiklan perusteella vain sellaisia alusten mallia, rakennetta, miehistöä ja varusteita koskevia vaatimuksia, joilla saadaan voimaan yleisesti hyväksyttyjä kansainvälisiä sääntöjä tai määräyksiä. Jos näin ollen esimerkiksi alusten moottoreille asetetut vaatimukset eivät vastaisi IMO:ssa yleisesti hyväksyttyjä kansainvälisiä sääntöjä, niitä ei voitaisi Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä panna täytäntöön muiden kuin kyseisiin velvoitteisiin sitoutuneiden valtioiden lipun alla purjehtivien alusten osalta.

Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 1 säännön mukaan liitteen määräyksiä sovelletaan lähtökohtaisesti kaikkiin aluksiin, ellei 3, 5, 6, 13, 15, 18 tai 19 säännöstä muuta johdu.



Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaan VI luvun vaatimuksia sovelletaan myös kiinteisiin ja kelluviin alustoihin ja porauslauttoihin liitteessä mainittuja poikkeuksia lukuun ottamatta. Merenpohjan kivennäisvaarojen tutkimuksesta, hyväksikäytöstä ja niihin liittyvästä rannikon ulkopuolella tapahtuvasta käsittelystä suoraan aiheutuvat päästöt ovat 19 säännöstä tarkemmin ilmenevillä edellytyksillä vapautettuja VI liitteen vaatimuksista.

Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 2 sääntö sisältää lukuisia määritelmiä, kuten vastaavan rakennusvaiheen, jatkuvan syötön, päästön, uuden asennuksen, typen oksidien teknisen säännösten, otsonikerrosta heikentävien aineiden, jäteöljyn, aluksella tapahtuvan jätteenpolton, aluksella sijaitsevan jätteenpolttouunin, rakennettujen alusten, rikin oksidipäästöjen valvonta-alueen, säiliöaluksen sekä vuoden 1997 pöytäkirjan määritelmät. Määritelmät vastaavat pääosin muihin Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteisiin sisältyviä määritelmiä.

Päästöllä tarkoitetaan liitteen perusteella valvotun aineen vapautumista aluksesta ilmakehään tai mereen. Typen oksidien teknisellä säännöllä tarkoitetaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen sopimuspuolten konferenssissa syyskuussa 1997 päätöslauselmalla 2 hyväksyttyä meridieselmootoreiden typen oksidipäästöjen valvonnan teknistä säännöstöä (NOx Technical Code). Otsonikerrosta heikentävien aineiden määritelmässä viitataan vuonna 1987 tehtyyn Montrealin pöytäkirjaan otsonikerrosta heikentävistä aineista (SopS 66/1988). Rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella tarkoitetaan liitteen 14 säännössä lueteltuja alueita, joilla on tarpeen ryhtyä erityisiin toimenpiteisiin rikin oksidipäästöjen vähentämiseksi.

Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen aiheuttamat muutokset voimassa olleeseen aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin tehtiin lainmuutoksella (238/2005) ja asetuksenmuutoksella (292/2005).

Valtioneuvoston asetuksella on tarkoitus antaa aluksilta ilmaan menevien ilmaa pilaavien aineiden päästöjen rajoittamista koskevat säännökset Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen määräysten mukaisesti siitä riippumatta menevätkö aineet alukselta suoraan ilmaan tai veteen. Säännöksellä pyritäisiin lisäksi varmistamaan se, että EY:n lainsäädännön ja esimerkiksi Helsingin sopimuksen puitteissa myöhemmin mahdollisesti tehtävät säännökset ja määräykset voitaisiin ottaa huomioon tämän lain nojalla annettavissa säännöksissä.

### *Euroopan yhteisön lainsäädäntö*

Euroopan yhteisössä on säännelty rikin oksidipäästöjä, tiettyjen polttoaineiden rikkipitoisuutta sekä asetettu ulkoilman rikkipitoisuudelle raja-arvot. Tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annetussa neuvoston direktiivissä 1999/32/EY, jäljempänä rikkidirektiivi, rajoitettiin Euroopan yhteisön alueella maalla käytettävän raskaan polttoöljyn rikkipitoisuus 1,00 painoprosenttiin ja kaasuöljyjen mukaan luettuna meriliikenteessä käytettävät kaasuöljyt, rikkipitoisuus 0,20 painoprosenttiin ja vuoden 2008 alusta lukien 0,10 painoprosenttiin. Direktiivin soveltamisalaan eivät sisällyneet meriliikenteessä käytettävät raskaat polttoöljyt.

Vuonna 2005 hyväksyttiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta, jäljempänä muutosdirektiivi 2005/33/EY. Direktiivimuutoksella saatettiin voimaan uusi, enintään 1,5 painoprosentin rikkipitoisuusraja, kaikille Itämerellä, Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa käytettävillä polttoaineille. Tämä raja-arvo on sama arvo, josta on sovittu vuoden Marpol 73/78-yleissopimuksen VI liitteessä rikin oksidipäästöjen valvonta-alueille. Itämeren alueella raja tuli sovellettavaksi direktiivin säännösten mukaisesti 11 päivänä elokuuta 2006 alkaen ja Pohjanmeren osalta 11 päivänä elokuuta 2007 alkaen. Käytännössä vähärikkinen polttoaine on otettu Itämerellä käyttöön Marpol 73/78-yleissopimuksen VI liitteen määräysten mukaisesti jo 19.5.2006 alkaen.

Direktiivimuutoksen myötä 1,5 painoprosentin rikkipitoisuusraja tuli aikaisemmasta Marpol 73/78-yleissopimuksen VI liitteen sääntelystä poiketen koskemaan myös kaikkia meriliikenteen polttoaineita, joita käytetään yhteisön satamiin ja satamista säännöllisesti liikennöivissä matkustaja-aluksissa. Sisävesialuksissa ja yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa tulee käyttää polttoainetta, jonka rikkipitoisuus ei ylitä 0,10 painoprosenttia. Direktiivimuutoksella säädetään myös polttoaineiden uusien päästövähennysteknologioiden koekäytöstä. Kaikkiin koekäyttöön osallistuviin aluksiin on asennettava laitteet, joiden tuloksia ei voi väärentää ja joilla voidaan jatkuvasti mitata savutorvien kautta johdettuja pakokaasupäästöjä. Laitteita on käytettävä koko koekäytön ajan.

Vuoden 1999 rikkipitoisuusdirektiivi pantiin Suomessa täytäntöön otsonikerrosta heikentävien aineiden rajoittamisen ja kieltämisen osalta ympäristönsuojelulailla (86/2000) ja sen nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella raskaan polttoöljyn ja kevyen polttoöljyn rikkipitoisuudesta (766/2000). Asetuksella rajoitettiin Suomessa käytettävän raskaan polttoöljyn rikkipitoisuus yhteen painoprosenttiin sekä Suomessa käytettävän kevyen polttoöljyn ja meriliikenteessä käytettävän kevyen polttoöljyn rikkipitoisuus 0,20 painoprosenttiin ja vuoden 2004 alusta lukien 0,10 painoprosenttiin. Meriliikenteessä käytettävän kevyen polttoöljyn rikkipitoisuusmääräystä ei sovellettu Suomen ja EY:n ulkopuolisen valtion väliseen meriliikenteeseen. Asetuksen rikkipitoisuusmääräykset ei myöskään sovellettu meriliikenteessä käytettävään raskaaseen polttoöljyyn. Asetus (766/2000) on sittemmin kumottu valtioneuvoston asetuksella

raskaan polttoöljyn, kevyen polttoöljyn ja meriliikenteessä käytettävän kaasuoiljyn rikkipitoisuudesta (689/2006), jolloin asetuksen soveltamisalaa myös laajennettiin.

Muutosdirektiivi 2005/33/EY saatettiin Suomessa voimaan valtioneuvoston asetuksen muutoksella (688/2006). Muutosdirektiivin 2005/33/EY implementoimiseksi alusjätelainsäädäntöön sisällytettiin tarpeelliset määritelmät, säännökset yhteisön satamiin tai satamista säännöllisesti liikennöivien matkustajalusten polttoaineen rikkipitoisuudesta, meriliikenteessä käytettävän dieselöljyn enimmäisrikkipitoisuudesta, sisävesialuksissa ja yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa käytettävän polttoaineen rikkipitoisuudesta, rikkipitoisuusvaatimuksia koskevista poikkeuksista ja uuden päästövähentämisteknologian koekäytöstä. Lisäksi voimassa oleviin polttoaineiden luovutustodistuksia ja polttoainenäytteitä koskevaan säännökseen ja hyväksyntöjä koskevaan säännökseen lisättiin tarpeelliset säännökset näytteidenotosta ja niiden tutkimisesta.

**7 luvun 2 §.** *Aluksessa käytettävien otsonikerrosta heikentävien aineiden rajoittaminen ja kieltäminen*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 21 b §:ää.

Pykälän mukaan aluksessa käytettäviä otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevista rajoituksista ja kielloista säädetään ympäristönsuojelulaissa (86/2000) ja sen nojalla annettavissa säännöksissä ja määräyksissä, siltä osin kuin asiasta ei ole säädetty Euroopan yhteisön asetuksissa.

Pykälässä viitataan otsonikerrosta heikentävien aineiden osalta Euroopan yhteisön asetuksiin. Tällä hetkellä asiasta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 2037/2000 otsonikerrosta heikentävistä aineista. Ympäristönsuojelulain nojalla on annettu lisäksi valtioneuvoston asetuksessa otsonikerrosta heikentäviä aineita ja eräitä fluorihilivetyjä sisältävien laitteiden huollosta sekä huoltotoimintaa ja jätehuoltoa suorittavien vähimmäispätevyysvaatimuksista (1187/2001). Otsonikerroksen heikentämistä koskevat Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan yhteisön direktiivien aluksia koskevat säännökset saatetaan siten Suomessa kansallisesti voimaan ympäristönsuojelulain nojalla eikä alusjätelain nojalla.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liite sisältää määräykset otsonikerrosta heikentävien aineiden päästörajoituksista. Otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevista kielloista ja rajoituksista säädetään EY:n asetuksella otsonikerrosta heikentävistä aineista ja valtioneuvoston päätöksellä otsonikerrosta heikentävistä aineista.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 12 säännössä kielletään kaikki tahalliset otsonikerrosta heikentävien aineiden päästöt. Tahallisiin päästöihin

luetaan päästöt, jotka tapahtuvat huollettaessa, korjattaessa tai poistettaessa laitteistoja tai varusteita, mutta ei kuitenkaan otsonikerrosta heikentävän aineen talteenottoon tai kierrätykseen liittyviä minimaalisia päästöjä. Säännössä kielletään myös otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältävien uusien laitteiden asentaminen aluksiin, lukuun ottamatta HCFC-yhdisteitä, joille on asetettu siirtymäaika vuoteen 2020 saakka. Säännössä mainitut aineet ja niitä sisältävät laitteet on toimitettava asianmukaisesti vastaanottolaitteisiin, kun niitä poistetaan aluksista. Suomen alueella tehtävät asennukset voidaan kieltää myös ulkomaiden alusten osalta kansallisen lainsäädännön perusteella. Tarkoituksena onkin edelleen säilyttää HCFC-yhdisteitä sisältävien uusien asennusten kieltä nykyisen lainsäädännön mukaisesti.

Ilmaan kohdistuvista päästöistä on annettu aiemmin neuvoston asetus (EY) N:o 3093/94 otsonikerrosta heikentävistä aineista, jolla kiellettiin vuodesta 2000 alkaen HCFC:n käyttö jäähdytysaineena laitteissa, joiden akseliteho on vähintään 150 kW. Sitten otsonikerrosta heikentävistä aineista on annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2037/2000, jolla kumottiin vuoden 1994 asetus ja laajennettiin asetuksen kattamien aineiden luetteloa sekä tiukennettiin rajoitusaikatauluja.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 2037/2000 otsonikerrosta heikentävistä aineista Euroopan yhteisön jäsenvaltioille asetettiin velvollisuus asettaa pätevyysvaatimuksia asentajille, huoltajille sekä jätehuoltoa suorittaville, jotka käsittelevät otsonikerrosta heikentäviä aineita ja niitä sisältäviä laitteita. Suomessa nämä vaatimukset sisältyvät Valtioneuvoston asetukseen otsonikerrosta heikentäviä aineita ja eräitä fluorihilivetyjä sisältävien laitteiden huollosta sekä huoltotoimintaa ja jätehuoltoa suorittavien vähimmäispätevyysvaatimuksista (1187/2001) asetukseen tehtyine muutoksineen. Pätevyysvaatimuksilla pyritään päästöjen vähentämiseen tiiviimpien laitteiden, ammatillisen osaamisen ja vahinkopäästöjen vähentämisen avulla.

Otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevan EY:n asetuksen N:o 2037/2000 II luku sisältää säännökset valvottavien aineiden vähennysaikataulusta. Asetuksen 5 artiklassa säädetään HCFC-yhdisteiden käytön rajoituksista. Otsonikerrosta heikentävistä aineista annetun valtioneuvoston päätöksen 8 §:ssä kielletään HCFC-yhdisteiden käyttö muissa käyttökohteissa, paitsi olemassa olevien kylmälaitteiden huoltokäytössä. Vuoden 2000 alusta lähtien on kielletty HCFC-yhdisteitä sisältävien laitteiden valmistaminen. Kiellettyä on myös vuonna 2000 ja sen jälkeen valmistettujen HCFC-yhdisteitä sisältävien laitteiden markkinoille luovuttaminen ja asentaminen. Muiden otsonikerrosta heikentävien aineiden käyttö on valtioneuvoston päätöksellä tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta kielletty. Vuodesta 2000 alkaen CFC-yhdisteitä sisältävien laitteiden markkinoille luovuttaminen on kielletty, eikä laitteita saa huollon yhteydessä täyttää CFC-yhdisteillä. Sammutuslaitteistot eivät saa sisältää haloneita.

EY:n asetuksen IV luku sisältää säännökset päästöjen rajoittamista koskevasta sääntelystä. Asetuksen 16 artiklan (käytettyjen valvottavien aineiden talteenotto) mukaan artiklassa mainitut otsonikerrosta heikentävät aineet, joita on kau-

pallisissa ja teollisissa jäähdytys- ja ilmastointilaitteissa, liuottimia sisältävissä laitteissa ja palontorjuntalaitteistoissa, on otettava talteen hävitettäväksi, kierrätettäväksi taikka regeneroitaviksi laitteiden huolto- ja kunnossapitotoimenpiteiden aikana tai ennen laitteiden purkua ja käytöstä poistamista. Asetuksen 17 artiklan mukaan ryhdytään kaikkiin toteutettavissa oleviin varotoimiin artiklassa lueteltujen otsonikerrosta heikentävien aineiden vuotojen estämiseksi ja minimoimiseksi näistä laitteista niiden valmistuksen, asentamisen, toiminnan ja huollon aikana.

Otsonikerrosta heikentävistä aineista annetun valtioneuvoston päätöksen 9 §:n mukaan laitteissa ja laitteistoissa lämmönsiirtoaineina tai liuottimina olevat CFC- ja HCFC-yhdisteet sekä käsisammuttimissa, siirrettävissä alkusammutuslaitteissa ja sammutuslaitteistoissa olevat halonit on otettava talteen ja toimitettava hyödynnettäväksi tai käsiteltäväksi jätteenä jätelaissa edellytetyllä tavalla, kun laitteet tai laitteistot poistetaan käytöstä tai kun yhdisteet huolloissa poistetaan laitteista tai laitteistoista. Lisäksi päätöksen 3 §:n mukaan halonit tuli poistaa kiinteistä sammutuslaitoksista 1 päivään tammikuuta 2000 mennessä eräin poikkeuksin. Käsisammuttimista halonit tuli poistaa jo aiemmin.

Aluksilla otsonikerrosta heikentäviä aineita voi olla kylmälaiteistoissa ja sammutuslaitteistoissa. EY:n asetus ja valtioneuvoston päätös kattavat sisällöllisesti Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 12 säännössä esitetyt määräykset. EY:n asetus ei koske muiden kuin Euroopan unionin jäsenvaltioiden lippujen alla purjehtivia aluksia. HCFC-yhdisteiden osalta asetus ja päätös ovat Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 12 säännön määräyksiä tiukempia. Nykyinen sääntelytaso säilytetään tässä lainuudistuksessa Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen määräyksistä huolimatta.

### **7 luvun 3 §. Öljy- ja kemikaalisäiliöaluksilta haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästökielto ja päästörajoitukset**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 21 c §:ää.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 15 sääntö sisältää määräykset ilma-kehään joutuvien haihtuvien orgaanisten yhdisteiden (volatile organic compounds, VOC) päästöjen rajoittamisesta säiliöalusten lastauksessa ja purkamisessa. Säännössä ei kuitenkaan velvoiteta sopimuspuolta rajoittamaan VOC-päästöjä. Jos sopimuspuoli kuitenkin päättää rajoittaa näiden yhdisteiden päästöjä lainkäyttövaltaansa kuuluvilla alueilla olevissa satamissa tai rannikkonsa edustalla olevissa terminaleissa, niin se on tehtävä Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti ja kielloissa ja rajoituksissa on noudatettava IMO:n turvallisuusstandardeja. Satamissa tulee siten olla turvallisuusstandardien mukaiset VOC-päästöjen valvontajärjestelmät sekä haihtumapäästöjen talteenottojärjestelmät. Säännössä velvoitetaan sopimuspuoli ilmoittamaan IMO:lle VOC-päästöjen rajoituksista. Pykälään ehdotetaan otettavaksi

voimassa olevaa lainsäädäntöä vastaava säännös siitä, että VOC-päästöt voidaan kieltää tai niitä voidaan rajoittaa Suomen alueella olevissa satamissa Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen, EY:n säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin lisäksi säätää, missä Suomen satamissa kielloja tai rajoituksia noudatetaan. Suomessa selvitetään erikseen mahdollisuuksia VOC-päästöjen talteenottoon. Säännös vastaa voimassa olevan alusjätelain 21 c §:n sisältöä.

#### **7 luvun 4 §.** *Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen poikkeustilanteessa*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 21 d §:ää.

Pykälään sisältyvät yleiset poikkeukset 7 luvun 1 -3 §:ssä tarkoitetuista yleisistä päästörajoituksista perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 3 sääntöön. Liitteen 3 säännössä määrätään, että päästörajoituksia ei sovelleta päästöihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä, eikä myöskään päästöihin, jotka aiheutuvat aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta. Viimeksi mainittujen päästöjen osalta edellytetään lisäksi, että kaikkiin kohtuullisiin toimiin on ryhdytty päästön ehkäisemiseksi tai minimoimiseksi ja ettei laivanisäntä tai aluksen päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi.

#### **7 luvun 5 §.** *Aluksen päästöjen rajoittaminen*

Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 21 b §:ää.

Pykälän säännökset aluksen päästöjen rajoittamisesta sen dieselmoottorin ominaisuuksien tai puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien avulla kohdistuvat typen oksidien päästöjen vähentämiseen, kun taas 6 §:ssä rikin oksidipäästöjä pyritään vähentämään säännöksillä, jotka puhdistusmenetelmien ohessa kohdistuvat ennen kaikkea polttoaineen enimmäisrikkipitoisuuteen. 5 §:n mukaan aluksen dieselmoottorin sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien on oltava sekä Euroopan yhteisön säädösten vaatimusten mukaisia että Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisia. Marpol -vaatimukset koskevat kuitenkin ainoastaan dieselmoottoreita, joiden lähtöteho on yli 130 kW. Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 13 sääntö sisältää määräykset alusten dieselmoottoreiden typen oksidipäästöjen (NO<sub>x</sub>) vähentämiseksi. Typen oksidipäästöjä rajoitetaan dieselmoottorin kierrosluvun mukaan. Määräykset, jotka koskevat vain uusia dieselmoottoreita, eivät edellytä katalysoittajien käyttöä, vaan päästöjen vähentäminen on tarkoitus saada aikaan moottoriteknisin keinoin. Määräyksen mukaan sääntöä sovelletaan kaikkiin 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen aluksiin asennettaviin dieselmoottoreihin, joiden lähtöteho on yli 130 kW, sekä moottoreihin, joihin on

tehty mainittuna päivänä tai sen jälkeen merkittäviä muutoksia. Käytännössä määräystä ei sovelleta taannehtivasti, joten Suomessa määräys koskee kaikkia Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen voimaantulon jälkeen asennettavia dieselmoottoreita sekä dieselmoottoreita, joihin tehdään pöytäkirjan voimaantulon jälkeen merkittävä muutos.

Pykälän 2 momentissa säädetään dieselmoottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien hyväksymisestä. Niiden on oltava Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisesti hyväksyttyjä Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen hyväksynnän ohella säännös mahdollistaa alusturvallisuuden valvontaviranomaisen valtuuttamien hyväksyttyjen luokituslaitosten antaman hyväksynnän Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Hyväksytyllä luokituslaitoksella tarkoitetaan alusten tarkastamiseen katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annetun neuvoston direktiivin 94/57/EY, niin sanottu luokituslaitosdirektiivi, mukaisesti hyväksyttyä laitosta. Pakokaasujen puhdistusmenetelmän hyväksymisedellytyksenä olisi pakokaasujen puhdistuslaitteiden käytöstä aiheutuvia päästöistä mereen koskevien Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen päästörajoitusvaatimusten täyttäminen.

Pykälän 2 momenttiin sisältyvä viittaus Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaiseen hyväksyntään perustuu Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 14 säännön 4 kappaleen b ja c kohdan vaatimukseen, joiden mukaan hallinnon on hyväksyessään pakokaasujen puhdistusjärjestelmä otettava huomioon järjestön (IMO) toimesta myöhemmin kehitettävät suuntaviivat, joilla pyritään aluksen rikin kokonaispäästöjen, mukaan lukien sekä apu- että pääkoneet, vähentämiseen. Kyseisiin suuntaviivaedellytyksiin viitataan myös ns. muutosdirektiivin 2005/33/EY 6 artiklan uudessa a kohdassa.

Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen samanarvoisuuksia koskevan 4 säännön mukaan sopimuspuolen hallinto voi sallia alukseen asennettavan laitteen, aineen, välineen tai kojeen, joka poikkeaa liitteen vaatimuksista, jos tämä on vähintään yhtä tehokas kuin liitteen mukainen laite, aine, väline tai koje. Suomessa hallinnon samanarvoisuuksia koskeva toimivalta annetaan Merenkululaitokselle ja yksittäistapauksittaisia poikkeuksia koskeva toimivalta alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle. Vastaava määräys samanarvoisuuksista on öljysäiliöaluksia koskevassa Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 3 säännössä. Tavoitteena sääntelyssä on, että yleissopimus ei saisi olla esteenä tekniikan kehitykselle. Hallinnon on annettava IMO:lle tiedot hyväksymistään laitteista. Samanarvoisuuksien ja yksittäistapauksittaisten poikkeuksien edellytyksenä on, että vaadittu puhdistustaso voidaan saavuttaa toisella tavalla. Pykälän 3 momentissa säädetään Merenkululaitoksen toimivallasta myöntää samanarvoisuuksia ja alusturvallisuuden valvontaviranomaisen toimivallasta myöntää yksittäistapauksittaisia poikkeuksia. Näiden on perustuttava Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen määräyksiin ja Euroopan yhteisön säädöksiin, sitä laajempaa toimivaltaa viranomaisilla ei tämän lain perusteella asiassa ole.

Muutosdirektiivillä muutetun 4 c artiklan 4 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat sallia hyväksytyn päästövähentämisteknologian käyttämisen vaihtoehtona vähärikkisen laivapolttoaineen käyttämiselle. Suomessa päästövähentämisteknologian hyväksyy alusturvallisuuden valvontaviranomainen. Hyväksynnän saaminen edellytyksenä on, että teknologiaa käyttävien alusten päästöt vähenevät siten, että väheneminen on jatkuvaa siten, että vastaavaan vähenemiseen päädyttäisiin noudattamalla direktiivissä määritellyjä polttoaineen rikkipitoisuuden raja-arvoja. Lisäksi alusten tulee olla varustettu päästöjen jatkuvaan valvontaan tarkoitettulla laitteistolla ja niiden tulee pystyä osoittamaan asiakirjojen avulla, että suljettuihin satamiin ja suistoihin lasketuilla jätevirroilla ei ole vaikutusta ekosysteemeihin niiden kriteerien perusteella, jotka satamavaltiot ovat ilmoittaneet IMO:lle.

Vieraan valtion lipun alla purjehtivan aluksen dieselmoottorien hyväksynnöistä huolehtivat alusten lippuvaltioiden hallinnot.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 3 säännön perusteella alusten dieselmoottoria sekä pakokaasujen puhdistuslaitteita ja puhdistusmenetelmiä koskevia vaatimuksia ei sovelleta aluksen hätädieselmoottoreihin, pelastusveneisiin asennettuihin moottoreihin taikka muuhun laitteeseen tai varusteeseen, jota käytetään yksinomaan hätätilanteessa.

Pykälän sisältämiin yleisiin sekä rikki- että typpipäästöjä koskeviin kansainvälisiin velvoitteisiin liittyy tämän luvun asetuksenantovaltuus, ja päästöjen rajoittamista IMO:n ja EY:n säädösten ja määräysten mukaisesti koskevat tarkemmat asetuksen säännökset.

## **7 luvun 6 §. Polttoaineiden laatuvaatimukset**

Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 21 c §:ää, 21 d §:ää, 21 e §:ää, 21 f §:ää ja 21 j §:ää.

Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 14 säännön mukaan aluksista tulevia rikin oksidipäästöjä (SOx) pyritään rajoittamaan aluksissa käytettävän polttoaineen rikkipitoisuutta alentamalla. Sääntö sisältää sekä aluksiin että polttoaineen toimittajiin kohdistuvia vaatimuksia. Säännössä asetetaan laatuvaatimuksia aluksissa käytettävälle polttoaineelle. Minkään aluksilla käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuus ei saa ylittää 4,5 painoprosenttia. Polttoaineen toimittajan on dokumentoitava polttoöljyn rikkipitoisuus.

Säännössä nimetyillä rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla vaatimukset ovat tiukemmat. Näillä valvonta-alueilla käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus saa olla korkeintaan 1,5 painoprosenttia tai aluksella on käytettävä sellaista pakokaasujen puhdistusjärjestelmää tai muuta teknistä menetelmää, joka vähentää päästöt samalle tasolle kuin käytettäessä korkeintaan 1,5 painoprosenttia rikkiä sisältävää polttoainetta (korkeintaan 6,0 g SOx/kWh). Valvonta-alueilla nouda-



tettävien erityisvaatimusten osalta sääntöön sisältyy erityinen siirtymäaika. Valvonta-alueilla purjehtivat alukset ovat vapautettuja erityisvaatimuksista ensimmäisten 12 kuukauden aikana pöytäkirjan voimaantulosta tai uuden valvonta-alueen lisäämistä koskevan pöytäkirjan muutoksen voimaantulosta.

Itämeren alue nimettiin Marpol 73/78- yleissopimuksen sopimuspuolten konferenssissa 14 säännön mukaiseksi rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi. Sen maantieteellinen määritelmä vastaa Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaista Itämeren alueen määritelmää. IMO:n meriympäristön suojelukomitea hyväksyi 44. istunnossaan maaliskuussa 2000 Marpol 73/78- yleissopimuksen VI liitteeseen muutoksen, jolla Pohjanmeren alue nimetään 14 säännön mukaiseksi valvonta-alueeksi.

Euroopan yhteisössä on säännelty rikin oksidipäästöjä, tiettyjen polttoaineiden rikkipitoisuutta sekä asetettu ulkoilman rikkipitoisuudelle raja-arvot. Tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annetulla neuvoston direktiivillä 1999/32/EY, jäljempänä rikkidirektiivi, rajoitettiin Euroopan yhteisön alueella maalla käytettävän raskaan polttoöljyn rikkipitoisuus 1,00 painoprosenttiin ja kaasuöljyjen mukaan luettuna meriliikenteessä käytettävät kaasuöljyt, rikkipitoisuus 0,20 painoprosenttiin ja vuoden 2008 alusta lukien 0,10 painoprosenttiin. Direktiivin soveltamisalaan eivät sisältyneet meriliikenteessä käytettävät raskaat polttoöljyt. Vuonna 2005 hyväksyttiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta. Direktiivimuutoksella laajennettiin direktiivin 1999/32/EY soveltamisalaa koskemaan meriliikenteessä käytettäviä raskaita polttoaineita.

Yhteisön satamiin tai satamista säännöllisesti liikennöivissä matkustajaluksissa käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuutta koskeva sääntely perustuu ns. muutosdirektiivin 2005/33/EY 4 a artiklan 4 kohtaan. Muilta osin säännökset meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuudesta perustuvat Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen määräyksiin.

Yhteisön satamiin tai satamista säännöllisesti liikennöivissä matkustajaluksissa käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus ei saa ylittää 1,5 painoprosenttia. Kyseinen rikkipitoisuusraja on tullut voimaan Itämeren alueen osalta 11.8.2006. Pohjanmeren osalta kyseinen 1,5 painoprosentin raja on tullut voimaan direktiivin 4 a artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaan 11 päivänä elokuuta 2007.

Meriliikenteessä käytettävän dieselöljyn enimmäisrikkipitoisuus perustuu ns. muutosdirektiivin 2005/33/EY 4 a artiklan 7 kohtaan, jonka mukaan meriliikenteessä käytettäviä dieselöljyjä ei saa saattaa markkinoille EU:n jäsenvaltion alueella, jos kyseisten meriliikenteessä käytettävien dieselöljyjen rikkipitoisuus ylittää 1,5 painoprosenttia. Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen määräykset eivät koske meriliikenteessä käytettävän dieselöljyn markkinoille saattamista.

Sisävesialuksissa ja yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa käytettävän polttoaineen rikkipitoisuusvaatimus perustuu ns. muutosdirektiivin 2005/33/EY 4 b artiklaan. Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen määräykset eivät koske sisävesialuksia.

Tällä hetkellä voimassa olevat rikin oksidipäästöjen rajoittamiseksi annetut rajat ovat seuraavat:

Aluksella käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuus ei saa missään ylittää 4,5 painoprosenttia. Aluksella käytettävän polttoöljyn on lisäksi täytettävä Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI -liitteen mukaiset vaatimukset.

Suomalaisen aluksen purjehtiessa Itämeren alueella ja muilla Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä tarkoitetuilla rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla sekä ulkomaisen aluksen purjehtiessa Itämerellä Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä on kuitenkin noudatettava seuraavia tiukempia vaatimuksia. Aluksella käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuus saa olla enintään 1,5 painoprosenttia. Toinen vaihtoehto on, että aluksella on käytettävä sellaista pakokaasujen puhdistusjärjestelmää, jolla aluksen rikin oksidipäästöt, mukaan lukien sekä apu- että pääkoneiden aiheuttamat rikin oksidipäästöt, ovat yhteensä enintään 6,0 g SO<sub>x</sub>/kWh rikkidioksidiksi (SO<sub>2</sub>) laskettuna. Edellä kuvatus pakokaasujen puhdistusjärjestelmän sijasta aluksella voidaan myös vaatimusten täyttämiseksi käyttää muuta hyväksyttyä teknistä menetelmää, jonka voidaan osoittaa vähentävän rikin oksidipäästöt tasolle 6,0 g SO<sub>x</sub>/kWh tai sen alle. Suomen lipun alla purjehtivassa aluksessa pakokaasujen puhdistusjärjestelmää tai muuta teknistä menetelmää käytettäessä aluksen päästöjä on seurattava jatkuvin mittauksin.

Alusjätelaissa ja sen nojalla säädettyjä polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimuksia ei kuitenkaan ole sovellettu eikä jatkossakaan ole tarkoitus soveltaa tutkimus- ja testaustarkoituksiin tarkoitettuihin polttoaineisiin, puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen aluksella käytettävään polttoaineeseen, jos polttoaineen hankinnasta on haittaa aluksen operatiiviselle toiminnalle. Vaatimuksia ei myöskään sovelleta polttoaineen käyttöön aluksella, joka on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä, eikä sellaiseen polttoaineeseen, jonka käyttö on tarpeen alukselle tai sen laitteelle aiheutuneen vahingon takia. Edellytyksenä kuitenkin on, että vahingon tapahtumisen jälkeen on toteutettu kaikki kohtuudella edellytettävät varotoimet liiallisten päästöjen estämiseksi tai vähentämiseksi ja että toimet vahingon korvaamiseksi tehdään mahdollisimman pian ja edellyttäen, että aluksen omistaja tai päällikkö ei ole aiheuttanut vahinkoa tahallaan tai huolimattomuudellaan.

Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista säännöllisesti liikennöivissä Suomen lipun alla purjehtivissa matkustaja-aluksissa käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus saa olla enintään 1,5 painoprosenttia. Tämä vaatimus

koskee siten myös säännöllistä liikennettä rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden ulkopuolella.

Meriliikenteessä käytettävän dieselöljyn rikkipitoisuutta säädellään myös ennalta estävästi siten, että Suomessa markkinoille luovutettavan meriliikenteessä käytettävän dieselöljyn rikkipitoisuus saa olla enintään 1,5 painoprosenttia. Tätä tarkoittava säännös on tarkoitus sisällyttää alusjäteasetuksen 6 luvun 4 §:ään.

Sisävesialuksissa ja satamissa laiturissa olevien alusten polttoaineen rikkipitoisuutta säädellään vielä voimakkaammin kuin rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla. Sisävesialuksissa käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus saa siten olla enintään 0,1 painoprosenttia. Vastaavasti yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus saa olla enintään 0,1 painoprosenttia edellyttäen, että laivahenkilökunnalla on riittävästi aikaa toteuttaa tarvittava polttoaineen vaihto mahdollisimman pian laituriin saapumisen jälkeen ja mahdollisimman myöhään ennen lähtöä. Polttoaineen vaihtojankoha on merkittävä aluspäiväkirjaan. Sisävesialuksia ja satamia koskevia rikkipitoisuusvaatimuksia ei kuitenkaan sovelleta aluksiin, joiden julkaistun aikataulun mukaisesti on määrä olla satamassa alle kaksi tuntia, eikä sisävesialuksiin, jotka täyttävät kulloinkin voimassa olevat SOLAS -vaatimukset, josta osoituksena niillä on todistus siitä, että ne merellä ollessaan ovat ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen SOLAS -yleissopimuksen (SopS 11/1981) mukaisia sellaisena kuin yleissopimus on muutettuna voimassa. Sisävesialuksia ja satamia koskevia rikkipitoisuusvaatimuksia ei myöskään sovelleta aluksiin, jotka sammuttavat kaikki moottorinsa ja käyttävät maasähköä ollessaan laiturissa. Säännöstä yhteisön satamassa laiturissa olevia aluksia koskevasta rikkipitoisuusrajasta sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2010. Tätä tarkoittava säännös on tarkoitus sisällyttää alusjäteasetuksen 6 luvun 5 §:ään.

Aluksen lämpökattiloissa käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuudesta säädetään valtioneuvoston asetuksessa samassa yhteydessä kuin säädetään polttoaineen rikkipitoisuudesta yhteisön satamissa olevien alusten osalta. Näin ollen käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus satamissa laiturissa olevissa aluksissa saa pääsääntöisesti olla enintään 0,1 painoprosenttia myös aluksen lämpökattiloissa käytettävän polttoöljyn osalta. Säännöstä yhteisön satamassa laiturissa olevia aluksia koskevasta rikkipitoisuusrajasta sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2010.

Meriliikenteessä käytettävien kaasuöljyjen rikkipitoisuutta säädellään vastaavasti ennalta ehkäisevästi kuin Suomessa markkinoille tarjottavan dieselöljyn rikkipitoisuuttakin säädellään. Suomessa markkinoille luovutettavan meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuus saa olla enintään 0,1 painoprosenttia. Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden välisessä meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn laatuvaatimuksista on tähän asti säädetty ympäristönsuojelulain nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella raskaan polttoöljyn, kevyen polttoöljyn ja meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuudesta

(689/2006). Asetuksen 3 §:n rikkipitoisuusmääräyksiä sovelletaan myös meriliikenteessä käytettävään raskaaseen polttoöljyyn. Ehdotetulla lailla myös kaasuöljyn rikkipitoisuusvaatimuksesta säädettäisiin ympäristönsuojelulain sijasta alusjätelain 7 luvun 6 §:ssä ja sen nojalla alusjäteasetuksessa. Kaasuöljyn rikkipitoisuusvaatimuksen sisältöä eli 0,1 painoprosentin rajaa ei muutettaisi, mutta aluksella käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimuksista säätäminen siirtyisi kaikilta osin alusjätelakiin ja alusjäteasetukseen.

### **7 luvun 7 §.** *Uuden päästöjen vähentämisteknologian koekäyttö*

Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 21 g §:ää.

Uuden päästöjen vähentämisteknologian koekäyttöä koskevat säännökset perustuvat ns. muutosdirektiivin 2005/33/EY 4 c artiklaan. Pykälässä säädetään, että koekäytön edellytyksenä on alusturvallisuuden valvontaviranomaisen antama lupa. Luvan enimmäiskesto perustuu direktiiviin.

Koekäytön aikana ei tarvitse käyttää vähärikkisiä polttoaineita, jos Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan yhteisön säädösten mukaiset vaatimukset täyttyvät. Niissä edellytetään, että aluksen pakokaasupäästöjä on pystyttävä seuraamaan jatkuvin mittauksin laitteilla, joiden tuloksia ei voida väärentää (1 kohta), päästöjen vähentämismenetelmien tuottama jäte on käsiteltävä asianmukaisilla jätteenkäsittelymenetelmillä (2 kohta), koekäytön vaikutuksia meriympäristöön, erityisesti vaikutuksia ekosysteemeihin suljetuissa satamissa ja suistoissa, on voitava arvioida (3 kohta) ja koekäyttöön osallistuvissa aluksissa saavutetaan päästöjen väheneminen, joka vastaa vähintään säädettyjä polttoaineiden rikkipitoisuuden raja-arvoja (4 kohta).

Koekäytön tulokset on toimitettava alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen on tämän jälkeen saatettava tulokset yleisesti nähtäville kuuden kuukauden kuluessa koekäytön päättymisestä.

Uuden päästöjen vähentämisteknologian koekäyttöä koskevat vaatimukset ovat tällä hetkellä seuraavat:

Päästöjen vähentämisteknologialla tarkoitetaan pakokaasujen hyväksyttyä puhdistusjärjestelmää tai muuta teknistä menetelmää. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi myöntää luvan korkeintaan 18 kuukaudeksi koekäyttää aluksella uutta teknologiaa, jolla päästöjä voidaan vähentää. Lupaa on haettava vähintään kuusi kuukautta ennen koekäytön aloittamista.

Koekäytön aikana aluksen ei tarvitse käyttää säädettyjä polttoaineita, jos seuraavat edellytykset täyttyvät: Aluksen pakokaasupäästöjä seurataan jatkuvin mittauksin laitteilla, joiden tuloksia ei voi väärentää. Päästöjen vähentämismenetelmien tuottama jäte käsitellään asianmukaisilla jätteenkäsittelymenetelmillä. Koekäytön vaikutuksia meriympäristöön, erityisesti vaikutuksia ekosysteemi-

hin suljetuissa satamissa ja suistoissa arvioidaan. Koekäyttöön osallistuvissa aluksissa saavutetaan päästöjen väheneminen, joka vastaa vähintään säädettyjä polttoaineiden rikkipitoisuuden raja-arvoja.

Polttoaineen rikkipitoisuuden seuranta koekäytössä koskevat tulokset on toimitettava alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen toimittaa meriliikenteessä käytettävän polttoaineen rikkipitoisuuden seuranta koskevat tiedot Euroopan yhteisön komissiolle siten kuin Euroopan yhteisön säädöksissä edellytetään. Tulokset on myös saatettava yleisesti nähtäville.

#### **7 luvun 8 §. Polttoaineen luovutustodistus ja polttoainenäytteet**

Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 21 h §:ää.

Pykälän vaatimus polttoaineen luovutustodistuksesta perustuu Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 18 säännön kohtiin 3 – 8, joissa annetaan aluksilla käytettävien polttoaineiden laatua koskevia määräyksiä. Polttoöljyn toimittajalla on velvollisuus antaa aluksille toimitettua polttoöljyä koskeva polttoaineen luovutustodistus. Lisäksi Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen sopimuspuolet ottavat vastatakseen siitä, että niiden nimeämät viranomaiset muun muassa pitävät rekisteriä paikallisista polttoöljyn toimittajista.

Polttoaineen luovutustodistusta koskevat vaatimukset perustuvat Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 18 säännön kohtiin 3 - 8, joissa annetaan aluksilla käytettävien polttoaineiden laatua koskevia määräyksiä. Polttoaineen luovutustodistuksesta ilmenee polttoaineen tiheys ja rikkipitoisuus. Luovutustodistuksen kaava on annettu Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen liitteessä V. Luovutustodistuksen avulla voidaan varmistaa, että alus käyttää polttoainetta, jonka rikkipitoisuus ei ylitä Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 14 säännössä polttoaineen rikkipitoisuudelle asettuja rajoja.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteeseen sisältyvistä velvoitteista rekisterin pitämiseksi on riittävällä tavalla säädetty Suomessa voimassa olevassa lainsäädännössä. Täydentäviä säännöksiä polttoaineen toimittajille asetettavista velvoitteista voidaan antaa nyttemmin vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain (390/2005) ja kemikaalilain (744/1989) nojalla valtioneuvoston asetuksella.

Polttoaineen luovutustodistusta ja polttoainenäytteitä koskevat seuraavat säännöt:

Aluksella olevasta polttoaineen luovutustodistuksesta on käytävä ilmi Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen V lisäyksen mukaiset tiedot. Luovutustodis-

tukseen on liitettävä polttoainenäyte Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

Polttoaineen luovutustodistus on pidettävä aluksella sellaisessa paikassa, että se on helposti saatavilla tarkastusta varten. Todistus on säilytettävä kolme vuotta siitä, kun polttoöljy on toimitettu alukselle. Luovutustodistukseen liitettyä näytettä toimitetusta polttoaineesta on säilytettävä aluksella, kunnes polttoöljyä on merkittävästi kulutettu, mutta joka tapauksessa vähintään 12 kuukauden ajan.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen toimittaa muutospäätöksiin 2005/33/EY 7 artiklan mukaisen selvityksen Euroopan yhteisön komissiolle kunkin vuoden kesäkuun 30 päivään mennessä.

Polttoaineen luovutustodistuksen sisältövaatimukset ovat Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 18 säännön 3 kohdan ja V lisäyksen mukaan seuraavat: Vastaanottavan aluksen nimi ja IMO-numero, satama, toimituksen alkamispäivä, laivapolttoöljyn toimittajan nimi, osoite ja puhelinnumero, tuotenimet, määrä tonneina, tiheys 15 celsiusasteen lämpötilassa (kg/m<sup>3</sup>), rikkipitoisuus painoprosentteina sekä polttoöljyn toimittajan edustajan allekirjoittama ja vahvistama ilmoitus siitä, että toimitettu polttoöljy on Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 14 säännön 1 kohdan ja 4 a kohdan sekä 18 säännön 1 kohdan mukaista.

## **7 luvun 9 §. Jätteenpoltto aluksella**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 21 e §:ää sekä nykyisen alusjäteasetuksen 21 i §:ää ja 21 j §:ää.

Voimassa olevaan lakiin sisältyvä alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan jätteen polttamiskieltoa koskeva säännös ehdotetaan otettavaksi sellaiseen uuteen lakiin. Kielto koskee Suomen vesialuetta. Pykälä perustuu Helsingin sopimukseen ja on tiukempi kuin mitä Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 16 sääntö edellyttää. Suomen vesialueella voidaan asettaa myös ulkomaisille aluksille Marpol 73/78 -yleissopimusta tiukempia vaatimuksia kansallisen lainsäädännön perusteella. Tarkoituksena ei ole heikentää aluksilla tapahtuvaa jätteenpolttoa koskevia säännöksiä nykyisestä, vaan säilyttää jätteenpolton täyskielto Suomen aluevesillä nykyisen sääntelyn mukaisesti.

Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä sallitaan jätteen polttaminen, mutta vain alusten jätteenpolttouuneissa. Lisäksi kielletään tiettyjen vaarallisten aineiden polttaminen kokonaan. Jätteenpolttouunien tulee olla liitteen vaatimusten mukaisia ja sopimuspuolen hallinnon hyväksymiä. Pykälän 2 momentissa liitteessä asetetut rajoitukset jätteen polttamiselle ulotettaisiin koskemaan kaikkia aluksia Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisia aluksia myös Suo-

men aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Momentin mukaan alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan jätteen polttaminen olisi Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisissa aluksissa Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella sallittua ainoastaan aluksen jätteenpolttouuneissa. Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin säännökset jätteenpolttouunien teknisistä vaatimuksista liitteen VI mukaisesti. Suomessa jätteenpolttouunien tyyppihyväksyntä on järjestetty laivavarusteista annetulla asetuksella (925/1998). Lisäksi valtioneuvoston asetukseen sisällytettäisiin liitteen mukainen luettelo aineista, joiden polttaminen Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisessa aluksessa myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella on kokonaan kielletty.

Aluksille 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen asennettavien jätteenpolttouunien on täytettävä liitteen IV lisäyksessä asetetut vaatimukset ja jätteenpolttouunien tulee olla hallinnon hyväksymiä. Säännössä kielletään lisäksi tiettyjen vaarallisten aineiden polttaminen kokonaan sekä annetaan muun muassa jätteenpolttouunien käyttöohjeita ja henkilökunnan koulutusta koskevia määräyksiä. Käytännössä määräystä ei sovelleta taannehtivasti, joten Suomessa määräys koskee kaikkia vuoden 1997 muutospöytäkirjan voimaantulon jälkeen asennettavia jätteenpolttouuneja.

Jätelaissa säädetään maista peräisin olevan jätteen polttamisesta aluksessa. Jätelain 73 a §:n mukaan jätteen polttaminen Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä on kielletty.

Marpol 73/78 -yleissopimuksen I, II ja III liitteessä mainittujen öljyisiä tai haitallisia nestemäisiä aineita tai vaarallisia kiinteitä aineita sisältävien lastien jätteiden ja niihin liittyvien saastuneiden pakkausmateriaalien poltto on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Samoin on kielletty polykloorattujen bifenyyliden (PCB:t) poltto sekä sellaisten Marpol 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä määriteltyjen jätteiden poltto, jotka sisältävät raskasmetalleja enemmän kuin vain jälkiä niistä. Kiellettyä on myös polttaa öljytuotteita, jotka sisältävät halogeeniyhdisteitä.

## **7 luvun 10 §. Määritysmenetelmät**

Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 21 k §:ää.

Niin sanotun muutospöytäkirjan 2005/33/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohta sisältää säännökset vertailumenetelmästä. Nämä säännökset on pantava täytäntöön Suomen kansallisessa lainsäädännössä. Sen mukaisesti tässä laissa annetaan kansainvälisiin velvoitteisiin perustuva määritysmenetelmien käyttövelvollisuus ja siihen liittyen asetuksenantovaltuus. Menetelmävaatimusten muutuksessa kansallisia säännöksiä on vastaavasti muutettava. Asetuksessa tarkemmin yksilöityjen meriliikenteen polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuuksia mää-

riteltäessä vertailumenetelmänä on tällä hetkellä käytettävä ISO 8754 (1992) ja PrEN ISO 14596 - mukaista määriteltyä menetelmää. Jos menetelmien mukaiset tulokset poikkeavat toisistaan, käytetään menetelmänä PrEN ISO 14596.

Määritettäessä sisävesialuksissa ja yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa käytettävän polttoaineen ja meriliikenteessä käytettävien kaasuöljyjen rikkipitoisuuksia on vertailumenetelminä käytettävä raskaalle polttoöljylle ja meriliikenteessä käytettävälle kaasuöljylle standardien ISO 8754 (1992 tai uudempi) ja PrEN ISO 14596 mukaista menetelmää sekä kevyelle polttoöljylle standardien PrEN ISO 24260 (1987), ISO 8754 (1992 tai uudempi) ja PrEN ISO 14596 mukaista menetelmää. Jos menetelmien mukaiset tulokset poikkeavat toisistaan, käytetään standardin PrEN ISO 14596 mukaista menetelmää.

Kevyen polttoöljyn rikkipitoisuusmääritysten tilastollinen tulkinta on tehtävä standardin ISO 4259 (1992) mukaisesti.

#### **7 luvun 11 §.** *Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva raportointi*

Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 21 l §:ää.

Pykälän 1 momentissa säädetty velvollisuus antaa tietoja alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle ja ympäristöministeriölle Suomessa ja Suomesta Euroopan yhteisön komissiolle markkinoille saatettujen meriliikenteen polttoaineiden määristä ja laadusta perustuu Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen ja Euroopan yhteisön rikkipitoisuusdirektiiviin 1999/32/EY ja ns. muutodirektiiviin 2005/33/EY. Muutodirektiivissä säädetään, että Euroopan yhteisön komissiolle on annettava vuosittain kertomus. Meriliikenteen polttoaineiden valmistajat, myyjät ja maahantuojaat laativat vuosittain selvityksen edellisen kalenterivuoden aikana Suomessa markkinoille luovutettujen laivapolttoaineiden määristä ja rikkipitoisuuksista.

Kertomus toimitettaisiin alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle ja Suomen ympäristökeskukselle viimeistään 1 päivänä maaliskuuta selvitystä seuraavana vuonna. Ensimmäinen selvitys on voimassa olevan lainsäädännön mukaan koskenut kalenterivuotta 2006. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen ja Suomen ympäristökeskus puolestaan raportoisivat meriliikenteessä käytettävistä polttoaineista Euroopan yhteisön komissiolle. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen raportoisivat havaitsemistaan puutteista, jotka se on aluksia tarkastaessaan havainnut muun muassa polttoaineen luovutustodistusten perusteella. Suomen ympäristökeskus puolestaan raportoisivat meriliikenteen polttoaineiden markkinoille saattamisessa markkinavalvonnan yhteydessä polttoaineiden rikkipitoisuuksista saamistaan tiedoista.

#### **7 luvun 12 §.** *IAPP-todistuskirja*

Pykälää vastaavaa säännöstä ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai -asetuksessa.



Kansainvälisestä ilmansuojelutodistuskirjasta (IAPP-todistuskirja) ilmenee Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen mukaan, että alus on katsastettu Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen määräysten mukaisesti ja että aluksen varusteet, laitteet, yleisjärjestely ja aluksella käytettävät aineet täyttävät täysin Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen määräykset. IAPP-todistuskirjan kaava on annettu Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen säännöissä 6 ja 8. Todistuskirjan avulla aluksella pystytään osoittamaan, että alus täyttää VI liitteessä esitetyt vaatimukset.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 5 sääntö sisältää katsastuksia ja tarkastuksia koskevat määräykset. Sääntö sisältää määräykset perus-, määräämiskais- ja välikatsastuksista, jotka on toimitettava alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, sekä jokaiselle kiinteälle tai kelluvalle porauslautalle tai muulle alustalle. Hallinnon viranomaisten on suoritettava katsastukset, mutta hallinto voi myös uskoa katsastukset joko tarkoitukseen nimetyille katsastajille tai tunnustamilleen laitoksille eli käytännössä luokituslaitoksille. Suomessa katsastuksista säädetään tällä hetkellä merilain (674/1994) ja nykyisen alusjätelain nojalla alusten katsastuksista annetussa asetuksessa (1123/1999), jonka säännöksiä tulee tältä osin samalla täydentää lain tasolla, aluksen Marpol-katsastuksia koskevat lain tasoiset säännökset ovat tämän lain 13 luvussa. Kun liikenne- ja viestintäministeriön asettamassa alusturvallisuuslakityöryhmässä valmistettava katsastuslainsäädännön uudistus valmistuu, niin myös Marpol-katsastuksia koskevat säännökset ovat erillisessä lakitasoisessa alusten katsastusta koskevassa normistossa.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 6 säännössä määrätään kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan antamisesta, 7 säännössä toisen hallituksen antamasta todistuskirjasta, 8 säännössä todistuskirjan kaavasta, 9 säännössä todistuskirjan voimassaoloajasta ja pätevyydestä, 10 säännössä satamavaltion suorittamasta toiminnallisten vaatimusten valvonnasta ja 11 säännössä rikkomusten toteamisesta ja liitteen täytäntöönpanosta. Liitteen 5 säännön mukaisesti suoritettun katsastuksen jälkeen on annettava kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja kansainvälisessä liikenteessä oleville aluksille, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400 sekä alustoille ja porauslautoille, jotka tekevät matkoja muiden sopimuspuolten aluevesille tai lainkäyttövaltaan kuuluville alueille. Todistuskirjan kaava on annettu liitteen I lisäyksessä. Jos todistuskirjassa käytetty kieli ei ole englanti, espanja tai ranska, tekstiin on sisällytettävä käännös jollekin näistä kielistä.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 9 säännössä määrätään, että todistuskirja on voimassa hallinnon määräämän ajan, joka ei saa olla enempää kuin viisi vuotta. Todistuskirjan voimassaoloaika päättyy 9 säännön mukaan, jos tarkastuksia ja katsastuksia ei ole toimitettu 5 säännön mukaisesti, aluksen varusteisiin, laitteisiin, yleisjärjestelyihin tai rakennusaineisiin on tehty merkittäviä muutoksia ilman hallinnon suostumusta, tai alus on siirtynyt käyttämään toisen valtion lippua. 9 säännön 4 c kohdassa on tarkemmat määräykset menettelystä lippua vaihdettaessa.

Liitteen 7 säännön mukaan toisen sopimuspuolen hallitus voi hallinnon pyynnöstä katsastuttaa aluksen ja todettuaan, että määräykset on täytetty, antaa kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan VI liitteen määräysten mukaisesti. Näin annetussa todistuskirjassa on oltava maininta siitä, että se on annettu toisen hallinnon pyynnöstä. Jäljennös todistuskirjasta ja katsastusselostuksesta on toimitettava niin pian kuin mahdollista pyynnön esittäneelle hallinnolle. Todistuskirjaa ei voida antaa alukselle, joka on oikeutettu käyttämään sellaista lip-pua, jonka hallitus ei ole Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen osapuoli. Suomessa todistuskirjojen antamisesta säädetään tällä hetkellä alusten katsastuksista annetussa asetuksessa.

Säännöt sisältävät määräykset satamavaltioiden viranomaisten oikeudesta tarkastaa aluksia liitteen toiminnallisten vaatimusten suhteen sekä päästöjen selvittämiseksi. Määräysten soveltamisessa tulee ottaa huomioon alusten aiheuttaman meriympäristön pilaantumisen ehkäisemistä, vähentämistä ja valvontaa koskeva kansainvälinen oikeus, millä viitataan erityisesti YK:n merioikeus-yleissopimukseen (SopS 49–50/1996). Suomessa määräysten mukainen valvonta ja toimenpiteet voidaan toteuttaa voimassa olevien alusturvallisuuden valvontalain (370/1995), tämän lain 13 luvun säännösten ja ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa annetun asetuksen (325/1997) säännösten nojalla.

#### **7 luvun 13 §.** *Määräaikainen poikkeus polttoaineen laatuvaatimuksesta*

Pykälää vastaavaa säännöstä ei ole nykyisessä alusjätelaissa tai –asetuksessa, mutta säännös perustuu voimassa oleviin kansainvälisiin velvoitteisiin.

Ympäristöministeriö voi hakemuksesta myöntää määräajaksi poikkeuksen alusjätelaissa ja sen nojalla säädetystä polttoaineen rikki-pitoisuusvaatimuksesta, jos poikkeus on tarpeen raakaöljyn tai öljytuotteiden toimituksessa tapahtuvan poikkeuksellisen ja äkillisen muutoksen vuoksi eikä vaatimusten täyttäminen jalostamoilla ole mahdollista.

Poikkeus voidaan myöntää enintään kuudeksi kuukaudeksi, jos Euroopan yhteisön komissio on sallinut poikkeamisen tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikki-pitoisuuden vähentämisestä ja direktiivin 1993/12/ETY muuttamisesta annetun neuvoston direktiivin 1999/32/EY nojalla. Menettelystä säädetään rikkipitoisuusdirektiivin 1999/32/EY 5 artiklassa.

#### **7 luvun 14 §.** *Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Pykälää vastaava säännös sisältyy nykyisen alusjätelain 3 §:ään ja 34 §:ään sekä 21 a §:n 2 momenttiin. Nykyisen alusjätelain lain 21 a §:n säännös toiminut ehdotetun alusjätelain valtuutussäännösten mallina.

Pykälän 1 momentissa annetaan Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen, Euroopan yhteisön säädösten, Helsingin sopimuksen tai Suomen muiden kan-

sainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi valtuus antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Tällä hetkellä Suomea sitovia velvoitteita ovat Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liite sekä rikkipitoisuusdirektiivit 1999/32/EY ja ns. muutosdirektiivi 2005/33/EY.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetut valtioneuvoston asetuksen säännökset ilmaa pilaavien aineiden aluksesta päästämisen ehkäisemistä ja rajoittamista perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteeseen sekä rikkidirektiiviin 1999/32/EY ja ns. muutosdirektiiviin 2005/33/EY.

Pykälän 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetut valtioneuvoston asetuksen säännökset tämän luvun 3 §:ssä säänneltyjen öljy- ja kemikaalisäiliöaluksista tapahtuvien päästöjen haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjen kieltämisestä ja rajoittamisesta sekä säännökset siitä, missä satamissa rajoituksia tai kieltoja tulee noudattaa, perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 15 sääntöön. Näitä kieltoja ja rajoituksia ei tällä hetkellä Suomessa ole voimassa. Jos Suomessa päädytään käyttämään tätä yleissopimuksen mahdollistamaa sääntelyä, on asiasta tehtävä erillinen selvitys.

Pykälän 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetut valtioneuvoston asetuksen säännökset tämän luvun 5 §:ssä säännellyistä aluksilla käytettävien moottoreiden päästövaatimuksista ja moottoreissa käytettävistä pakokaasujen puhdistuslaitteista ja puhdistusmenetelmistä sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden käytöstä aiheutuvista päästöistä veteen perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 4, 13 ja 14 sääntöön ja rikkidirektiivin 1999/32/EY muutosdirektiivillä muutettuihin 3 ja 4 artiklaan.

Pykälän 1 momentin 4 kohdassa tarkoitetut valtioneuvoston asetuksen säännökset tämän luvun 6 ja 8 §:ssä tarkoitetuista aluksilla käytettävän polttoaineen laatuvaatimuksista, polttoaineen laadun määritysmenetelmistä, polttoaineen luovutustodistuksesta ja sen antamisesta sekä näihin liittyvän tarkkailun ja valvonnan järjestämisestä perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 13 ja 14 sääntöön ja rikkidirektiivin 1999/32/EY 3 ja 4 artiklaan sekä ns. muutosdirektiivillä muutettuihin 3, 4 a ja 4 b artiklaan.

Pykälän 1 momentin 5 kohdassa tarkoitetut valtioneuvoston asetuksen säännökset tämän luvun 12 §:ssä tarkoitetusta kansainvälisestä todistuskirjasta ilman pilaantumisen ehkäisemisestä (IAPP-todistuskirja) perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 5 – 11 sääntöön.

Pykälän 1 momentin 6 kohdassa tarkoitetut valtioneuvoston asetuksen säännökset tämän luvun 5 §:ssä tarkoitetuista alusten moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä poikkeuksista perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 13 sääntöön.

Pykälän 1 momentin 7 kohdassa tarkoitetut valtioneuvoston asetuksen säännökset tämän luvun 9 §:ssä tarkoitetuista poltettaessa ilman pilaantumista aiheuttavista aineista, joiden poltto on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 16 sääntöön.

Pykälän 1 momentin 8 kohdassa tarkoitetut valtioneuvoston asetuksen säännökset tämän luvun 7 §:ssä tarkoitettu uuden päästöjä vähentämisteknologian koekäytöstä perustuvat ns. muutospäätöksiin Pykälän 3 momentissa säädetään Merenkululaitoksen toimivallasta myöntää samanarvoisuuksia ja alusturvallisuuden valvontaviranomaisen toimivallasta myöntää yksittäistapauksittaisia poikkeuksia. Näiden on perustuttava Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen määräyksiin ja Euroopan yhteisön säädöksiin, sitä laajempaa toimivaltaa viranomaisilla ei ole. Samanarvoisuudet perustuvat muutospäätöksillä muutettuun 4 c artiklaan ja Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteeseen.

Pykälän 1 momentin 9 kohdassa tarkoitetut valtioneuvoston asetuksen säännökset tämän luvun 7 ja 11 §:ssä tarkoitettu toiminnanharjoittajan velvollisuudesta luovuttaa tietoja polttoaineen määrästä ja laadusta, rikkipitoisuudesta ja päästöjen vähentämisteknologian koekäytön tuloksista asetuksessa säädettyä viranomaiselle tämän luvun mukaisten velvoitteiden täyttämiseksi perustuvat rikkipitoisuudispäätöksiin 1999/32/EY sekä erityisesti muutospäätöksillä 2005/33/EY muutettuun 4 c artiklaan sekä Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteeseen.

:

Pykälän 1 momentin 10 kohdassa tarkoitetut valtioneuvoston asetuksen säännökset tämän luvun 13 §:ssä tarkoitetun polttoaineen laatuvaatimuksista myöntävän määräaikaisen poikkeuksen tarkemmista perusteista perustuvat rikkipäätöksiin 1999/32/EY 5 artiklaan.

Pykälän 2 momentin mukainen Merenkululaitokselle ehdotettu tämän luvun 5 §:n 3 momentissa tarkoitettu toimivalta myöntää samanarvoisuuksia moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen samanarvoisuuksia koskevaan 4 sääntöön, jonka mukaan sopimuspuolen hallinto voi sallia alukseen asennettavan laitteen, aineen, välineen tai kojeen, joka poikkeaa liitteen vaatimuksista, jos tämä on vähintään yhtä tehokas kuin liitteen mukainen laite, aine, väline tai koje. Hallinnon on annettava IMO:lle tiedot hyväksymistään laitteista.

Pykälän 3 momentissa annetaan valtuus ulottaa kansainvälisiin velvoitteisiin perustuvat säännökset ja määräykset myös sisävesialueelle ja kotimaanliikenteeseen.

## 8 luku

**Aluksen tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat muut Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet**

**8 luvun 1 §.** *Aluksen suojaamiseen käytettävien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käytön kieltö*

Pykälä on uusi, koska kiinnittymisenestojärjestelmiä koskevaa sääntelyä ei ole sisältynyt nykyiseen alusjätelakiin.

Pykälän 1 momentissa viitataan TBT-asetuksen mukaiseen haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käytön kieltoon Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivilla aluksilla ja Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden satamiin ja offshore-terminaaleihin saapuvilla aluksilla. TBT-asetus on Euroopan yhteisön asetuksena Suomessa suoraan voimassa. TBT-asetusta sovelletaan myös jäsenvaltion hallinnon alaisuudessa toimiviin aluksiin, ei kuitenkaan sotaluksiin, sotalaivaston apualuksiin tai muihin aluksiin, jotka ovat valtion omistuksessa tai käytössä ja joita sillä hetkellä käytetään ainoastaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin.

Pykälän 2 momentin perusteella AFS-yleissopimusta sovelletaan aluksiin, silloin kun kysymys on Euroopan yhteisön jäsenvaltion lipun alla kulkevasta aluksesta tai muusta aluksesta, jonka lippuvaltio on AFS-yleissopimuksen sopimuspuoli. AFS-yleissopimuksen ja TBT-asetuksen kiinnittymisenestojärjestelmiä koskevat kiellot eivät ole täysin yhteneväisiä. TBT-asetuksen kieltö koskee ainoastaan orgaanisten tinayhdisteiden käyttöä alusten kiinnittymisenestojärjestelmissä. AFS-yleissopimus mahdollistaa, että myös muut aluksissa käytettävät haitalliset kiinnittymisenestojärjestelmät voidaan kieltää tai niitä voidaan rajoittaa. AFS-yleissopimuksen I liitteeseen sisältyy luettelo kielletyistä kiinnittymisenesto-järjestelmistä. Tällä hetkellä kielletään ainoastaan kiinnittymisenestojärjestelmässä biosideina toimivien orgaanisten tinayhdisteiden käyttö aluksissa. AFS-yleissopimuksen mukaan alusten käsittely tai uudelleen käsittely kiinnittymisenestojärjestelmässä biosideina toimivilla orgaanisilla tinayhdisteillä on kielletty 1 päivänä tammikuuta 2003 lukien. Vastaava kieltö sisältyy jäsenvaltioiden lippua käyttävien alusten osalta TBT-asetukseen. AFS-yleissopimuksessa määrätään, että 1 päivänä tammikuuta 2008 lukien edellä mainittuja kiinnittymisenestojärjestelmiä ei saa olla aluksen rungossa, ulkoisissa osissa tai pinnoissa, jollei niissä ole peittävä pinnoite, joka estää tällaisten yhdisteiden liukenemisen vaatimuksia vastaamattomasta kiinnittymisenestojärjestelmästä. Vastaava kieltö sisältyy TBT-asetukseen. Kieltoa on kuitenkin sovellettu TBT-asetuksen perusteella jo 1 päivänä heinäkuuta 2003 lähtien jäsenvaltioiden lipun alla kyseisenä päivänä tai sen jälkeen purjehtimaan oikeutettuihin aluksiin, joiden kiinnittymisenestojärjestelmä on otettu käyttöön, korjattu tai muutettu kyseisen päivämäärän jälkeen. TBT-asetus ei koske telakalle saapuvia aluksia, sillä nämä on säännelty neuvoston direktiivillä 76/769/ETY, jonka muuttamisesta annettu komission direktiivi 2002/62/EY

on Suomessa pantu täytäntöön orgaanisten tinayhdisteiden markkinoille luovuttamisen ja käytön rajoittamisesta annetulla valtioneuvoston asetuksella. Edellä mainitusta asetuksesta seuraa kielto käyttää orgaanisia tinayhdisteitä Suomen telakoilla. AFS-yleissopimusta ei sovelleta sota-aluksiin, sotalaivaston apualuksiin tai muihin aluksiin, jotka ovat sopimusvaltion omistuksessa tai käytössä ja joita sillä hetkellä käytetään vain valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Vastaava säännös on TBT-asetuksessa.

Pykälän 2 momentissa ulotetaan TBT-asetuksen mukainen Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten suojaamista haitallisilla kiinnittymisenestojärjestelmillä koskeva käyttökielto koskemaan myös muita kuin Euroopan yhteisön jäsenmaiden lipun alla purjehtivia aluksia. Näin ollen muiden kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivia aluksia koskevat Suomen vesialueella alusjätelain nojalla TBT-asetuksen säännöksiä vastaavat kiellot. Samoin 2 momentin nojalla AFS-yleissopimuksen 17 päivänä syyskuuta 2008 tapahtuvan voimaantulon jälkeen sellaista sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivaa alusta, jolla on oikeus käyttää AFS-sopimusosapuolen lippua, koskevat TBT-asetuksen säännöksiä vastaavat kiellot. AFS-yleissopimuksen määräykset koskevat vain kansainvälisillä reiteillä liikennöiviä aluksia.

## **8 luvun 2 §. AFS-todistuskirja ja -ilmoitus**

Pykälä on uusi, koska kiinnittymisenestojärjestelmiä koskevaa sääntelyä ei ole sisältänyt nykyiseen alusjätelakiin.

Pykälän vaatimukset perustuvat AFS-yleissopimukseen. Pykälässä osoitetaan se kansallinen viranomainen, jolle AFS-todistuskirjan antamisvelvollisuus ja toimivalta sekä ilmoitusten vastaanottamisvelvollisuus ja toimivalta kuuluvat. Suomessa tämä tehtävä kuuluisi alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle.

## **9 luku**

### **Alusjätteiden vastaanotto satamassa**

#### **9 luvun 1 §. Alusjätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 16, 21 ja 26 §:n säännöksiä. Alusjätedirektiiviin perustuvan raportoinnin osalta säännös on sisällöltään uusi.

Sataman pitäjiin kohdistuvat velvoitteet sataman vastaanottolaitteiden järjestämisestä Suomessa perustuvat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2000/59/EY aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa (alusjätedirektiivi) sekä Helsingin sopimukseen ja Helsingin komission (HELCOM) hyväksymiin suosituksiin. Samalla alusjätedirektiivissä säädetään ja Helsingin komission suosituksessa määrätään aluksesta peräisin olevien jätteiden jättöpakosta satamiin. Pykälällä ei muuteta voimassa olevan alusjätelain (300/1979) satamien vastaanottolaitteita koskevien säännösten sisältöä. On huomattava, että erityisesti yleisissä kaupallisissa satamissa satamat käytännössä huolehtivat vain pienestä osasta aluksilla syntyvistä jätteistä, koska säännöl-

lisen reittiliikenteen aluksille on myönnetty poikkeuslupa alusjätteiden ilmoitusvelvollisuudesta ja jättöpakosta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin satamanpitäjän velvollisuudesta varmistaa, että satamassa on laitteet, jotka riittävät vastaanottamaan satamaa käyttäviltä aluksilta tulevat, sataman pitäjän huolehdittavaksi jätettävät pykälässä lueteltavat jätteet. Kiinteä jäte käsittää paitsi elintarvikejätteen, niin myös muualla lainsäädännössä ongelmajätteeksi katsottavan jätteen. Satamalla on siten vastaanottovelvollisuus myös ongelmajätteiden osalta. Se, että ongelmajätteitä ei ole mainittu 9 luvun 1 §:n 1 momentissa erillisenä kohtana, johtuu siitä, että ongelmajätteet sisältyvät Marpol 73/78 –yleissopimuksessa käytetyn luokituksen mukaan kiinteisiin jätteisiin sekä myös muihin ryhmiin kuten öljyihin ja haitallisiin nestemäisiin aineisiin, eikä niitä säännellä erillisenä alaryhmänä. Satamanpitäjän velvollisuuksiin kuuluu myös varmistaa, että satamassa on laitteet, jotka riittävät vastaanottamaan satamaa käyttäviltä aluksilta tulevat lastijätteet kuten purkamisen ja puhdistuksen jälkeen lastitiloissa ja säiliöissä olevat jäännökset, ylijäämät ja valumat kuten öljyiset lastijätteet. Velvollisuus koskee kuitenkin vain niiden alusten jätteitä, joille ei ole saatu vapautusta jätteiden jättöpakosta. Sen sijaan paketointilaudat kuuluvat rahtausopimuksen piiriin, ne eivät kuulu vastaanottolaitteiden järjestämisvelvoitteen tai alusjätteiden jättöpakon piiriin, jos ne voidaan kuljettaa aluksella rahtausopimuksen mukaiseen paikkaan edelleen käytettäväksi.

Periaatteessa jokaisen sataman tulisi ottaa vastaan kaikkia aluksen tavanomaisessa käytössä syntyviä jätteitä. Kauppamerenkulun satamissa velvollisuus onkin kohtuullisen helposti järjestettävissä, koska määrät ovat usein suuria ja satamaa hoitamassa on ammattihenkilöstöä. Pienemmissä satamissa ja erityisesti huvivenesatamissa jätteiden syntyminen on kausiluontoista, jätteitä syntyy vähemmän ja jätehuoltoon perehtyminen on vähäisempää, mikä edellyttää toisenlaisia jätehuollon järjestelyjä kuin isommissa satamissa.

Säiliöalusten säiliönpesuvedet on jätettävä satamaan, vaikka säiliönpesuvedet eivät kuulu ei erityismaksua –järjestelmän piiriin. Siksi öljysatamien sataman pitäjillä on oltava riittävät vastaanottolaitteet säiliönpesuvesille.

Pykälän 2 momentin mukaan yksinomaan veneliikennettä palvelevan sataman (huvivenesatama) sataman pitäjän velvollisuus ottaa vastaan jätteitä aluksista koskisi vain satamaa jossa on vähintään 10 venepaikkaa tai jonka yhteydessä on vähintään kymmenen veneen talvitelakointipaikka ja jossa peritään maksua tai muuta korvausta venepaikasta. Mainittu 10 aluksen alaraja on varsin alhainen, mutta tarkoituksena on ollut alusjätedirektiiviin perustuen saattaa mahdollisimman suuri osa veneistä jätehuoltopalvelun piiriin. Pienten venelaitureiden käyttäjät ovat tottuneita huolehtimaan jätteistään. Kauppamerenkulun satamilla ei vastaavaa rajoitusta ole. Huvivenesataman pitäjä voisi sopia toisen satamanpitäjän kanssa satamien yhteisen vastaanottopaikan ylläpidosta, jolloin satamia pidettäisiin tältä osin yhtenä satamana. Alusjätteiden vastaanottovelvollisuus koskisi siten kaikkia huvivenesatamia, joissa on vähintään 10 venepaikkaa sataman luonteesta ja käyttötarkoituksesta riippumatta. Vastaavasti näiden satamien on esitettävä kolmen vuoden välein alueelliselle ympäristökeskukselle

selvitys huvivenesataman jätehuoltojärjestelyistä. Jos huvivenesatama perii aluksilta peräisin olevasta jätteestä maksun muilta aluksilta kuin huviveneiltä, koskee huvivenesataman vastaanottovelvollisuus myös näitä aluksia kuten esimerkiksi erilaisia kalastusaluksia ja hallinnollisia aluksia. Huvivenesatamalla ei kuitenkaan olisi lähtökohtaisesti velvollisuutta ottaa vastaan jätteitä näiltä aluksilta, jos se ei perisi aluksilta peräisin olevasta jätteestä maksuja näiltä aluksilta kun ne käyttävät huvivenesataman laituria. Koska jätteestä perittävä maksu voi sisältyä satamamaksuun, määräytyisi huvivenesataman alusjätteiden vastaanottovelvollisuus epäselvissä tapauksissa muiden alusten osalta satamamaksun perusteen kautta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin öljysatamien pitäjien velvollisuudesta järjestää vastaanottolaitteet myös öljyiselle painolasti- ja säiliönpesuvedelle. Öljysatamalla tarkoitetaan satamaa, johon tulee merkittäviä määriä öljykuljetuksia, eikä säiliönpesuvesien vastaanottoa ole perusteltua osoittaa tapahtuvaksi jossain lähistöllä olevassa satamassa, jonne alus viivytyksettä voi mennä. Öljysäiliöaluksista peräisin olevia öljypitoisten jätteiden vastaanottolaitteita koskeva sääntely perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen uusitun I liitteen 38 sääntöön. Öljysäiliöaluksia koskeva öljyjätessäiliöiden satamien vastaanottolaitteisiin yhteensopivuutta koskeva velvollisuus perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen uusitun I liitteen 12 sääntöön.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettujen haitallisten nestemäisten aineiden vastaanottolaitteiden hankkimisesta ja käytöstä sekä kertyvien jätteiden ja seosten kuljetuksesta ja käsittelystä. Haitallisten nestemäisten aineiden vastaanottolaitteistoja satamissa koskeva sääntely perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen uusitun II liitteen 18 artiklaan. Kemikaalisäiliöalusten säiliönpesua koskevat vaatimukset perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimuksen uusitun II liitteen 13 artiklaan ja erityisesti sen 6 kohtaan ja 7 kohtaan.

Pykälän 5 momentin mukaan jäsenvaltion hallinnolle kuuluvasta alusjätedirektiivin täytäntöönpanosta laadittavien raporttien kokoamisesta ja lähettämisestä Euroopan yhteisön komissiolle vastaisi Suomen ympäristökeskus, jolle alueellisten ympäristökeskusten, alusturvallisuuden valvontaviranomaisen ja satamien olisi toimitettava asianmukaiset tiedot. Säännös perustuu alusjätedirektiivin 12 artiklaan ja sillä yksilöidään Suomessa ne kansalliset viranomaiset, joilla on tehtäviä Euroopan yhteisön komissiolle tapahtuvassa raportoinnissa.

## **9 luvun 2 §. Alusjätteiden vastaanottojärjestelyt korjaussatamassa**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 21 f §:n 2 momenttia.

Pykälässä asetetaan sataman pitäjälle, jonka satamassa suoritetaan alusten korjauksia, lisävaatimuksia otsonikerrostavia heikentävien aineiden ja aineita sisältävien varusteiden vastaanottolaitteiden järjestelyn osalta. Säännös perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen 12 sääntöön, erityisesti sen 3 kohtaan. Säännös koskisi myös sellaista huviveneiden korjaussataman pitäjää, jos-



sa huviveneissä on kiinteät ilmastointi- tai jäähdytyslaitteet. otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevat Euroopan yhteisön säädökset edellyttävät, että näitä töitä saavat tehdä vain auktorisoidut liikkeet ja asentajat, joilla on valmiudet otsonikerrosta heikentävien aineiden vastaanottoon.

Samoin säiliöaluksilta tulevat öljyiset painolasti- ja säiliönpesuedet on voitava jättää satamaan, jossa säiliöaluksen korjauksia suoritetaan. Säännös perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen uusitun I liitteen 38 sääntöön. Vastaanottolaitteiden on oltava joko valmiiksi korjaussatamassa tai ne on voitava toimittaa sinne niin, että niillä katetaan satamaa käyttävien alusten tarpeet aiheuttamatta tarpeetonta viivytystä.

Edelleen pykälässä säädettäisiin, että korjaussataman pitäjän tulee järjestää riittävät vastaanottolaitteet korjattaviksi tulevia kemikaalisäiliöaluksia varten. Säännös perustuu Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 18 sääntöön, erityisesti sen kohtiin 1.2 ja 2.

### **9 luku 3 §. Sataman jätehuoltosuunnitelma**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 26 c §:ää.

Satamanpitäjän velvollisuus laatia jätehuoltosuunnitelma 9 luvun 1 §:ssä tarkoitetuista aluksista peräisin olevien jätteiden jätehuollon järjestämiseksi perustuu alusjätedirektiiviin. Suunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon tämän lain jätteen vastaanottolaitteita satamassa koskevat säännökset, alusjätteistä ilmoittamista koskevat säännökset, aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien satamaan toimittamista koskevat säännökset ja liitännäistoimenpiteitä koskevat säännökset.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin sataman pitäjän velvollisuudesta laatia sataman jätehuoltosuunnitelma. Sataman pitäjänä pidettäisiin alusjätelain 1 luvun 2 §:n määritelmän mukaisesti sitä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä tai perii satamamaksun tai siihen verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä. Sataman pitäjän määritelmä koskee myös huvivenesatamia. Sataman pitäjänä sataman jätehuoltosuunnitelman laatimisvelvollinen voi olla luonnollinen henkilö tai yhteisö, joka käytännössä huolehtii sataman toiminnasta. Velvollisuus sataman jätehuoltosuunnitelman laatimiseen olisi sillä, joka vastaa sataman eri toimintojen järjestämisestä tai maksun perimisestä. Alusjätelaissa tarkoitettu sataman jätehuoltosuunnitelma koskisi vain aluksista peräisin olevaa jätettä ja sitä koskevaa jätehuoltoa.

Velvollisuus sataman jätehuoltosuunnitelman laatimiseen koskisi kauppamerenkulkua palvelevia satamia kuten esimerkiksi myös teollisuussatamia, kalastussatamia ja muita ammattimaista merenkulkua palvelevia satamia. Velvollisuus sataman jätehuoltosuunnitelman laatimiseen koskisi myös huvivenesatamaa, jossa on vähintään 50 venepaikkaa, olipa huvivenesatama luonteeltaan veneiden kotisatama tai käyntisatama tai muu huvivenesatama.

Huvivenesatama on määritelty tämän luvun 1 §:ssä yksinomaan huviveneliikennettä palvelevaksi satamaksi. Huvivene on määritelty tämän lain 1 luvun 2 §:n 20 kohdassa. Säännöksellä pyritään lain tasolla antamaan toimivat rajat jätehuoltosuunnittelulle kun otetaan huomioon, että alusjätteistä ilmoitusvelvollisuus ei koske huviveneitä.

Huvivenesataman jätehuoltosuunnitelmassa on mahdollista tehokkuussyistä tarkastella jätehuoltoa alueellisesti. Jos jätehuoltopalvelut pystytään suunnitelmassa osoittamaan sopimuksiin perustuen huvivenesataman läheltä jostain muualta huviveneiden käyttämien reittien varrelta, niin sataman jätehuollon voi yksittäistapauksittaisen harkinnan jälkeen katsoa täyttävän alusjätelain ja alusjätedirektiivin vaatimukset. Alusjätedirektiivi tekee mahdolliseksi hyväksyä myös alueellisia sataman jätehuoltosuunnitelmia. Lainsäädännössä ei kuitenkaan ole mekanismia, joka mahdollistaisi alueellisesti sitovien suunnitelmien hyväksymisen, joten Suomessa jätehuoltosuunnitelmien hyväksyminen on periaatteessa satamakohtaista, kuitenkin siten, että satamat voisivat sopia keskenään velvoitteidensa täyttämisestä, jonka järjestelyn alueellinen ympäristökeskus voisi hyväksyä kunkin sataman suunnitelmaa hyväksyessään.

Sataman jätehuoltosuunnitelma tulisi oikeudellisesti sitovaksi sen jälkeen kun se on hyväksytty. Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyisi alueellinen ympäristökeskus. Sataman pitäjän olisi tämän jälkeen toimittava suunnitelman mukaisesti.

Sellaisten huvivenesatamien, joissa on alle 50 venepaikkaa, jätehuoltojärjestelyt ja niistä ilmoittaminen olisi järjestettävä tämän luvun 1 §:n 2 momentin ja 6 §:n mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin jätehuoltosuunnitelmassa huomioon otettavista seikoista. Alusjätedirektiivin 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti laitteet ovat riittävät, jos niiden avulla kyetään ottamaan vastaan niitä lajeja ja ne määrät aluksella syntyvää jätettä ja lastijäämiä, joita kyseistä satamaa yleensä käyttävät alukset toimittavat, ottaen huomioon sataman käyttäjien toiminnalliset tarpeet, sataman koon ja maantieteellisen sijainnin, satamassa käyvien alusten tyyppin ja 9 artiklassa säädetyt vapautukset. Sataman jätehuoltosuunnitelman sisältövaatimusten on täytettävä alusjätedirektiivin 2000/59/EY mukaiset vaatimukset. Jätehuoltosuunnitelman tarkemmasta sisällöstä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Asetuksella pantaisiin täytäntöön alusjätedirektiivin liitteen I vaatimukset seikoista, jotka on esitetty suunnitelmassa.

Aiemmasta poiketen sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen perustuisi yksinomaan alusjätelakiin. Nykyisin voimassa olevien säännösten mukaan, sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen edellyttäisi, että suunnitelma täyttää alusjätelain lisäksi myös jätelain ja ympäristönsuojelulain vaatimukset. Lisäksi nykyisten säännösten mukaan sataman jätehuoltosuunnitelma hyväk-

syttäisiin ympäristöluvan yhteydessä, jos lupahakemus on vireillä. Muutoksen jälkeenkin sataman jätehuoltoon sovellettaisiin jätelakia ja ympäristönsuojelulakia, mutta se ei ole suunnitelman hyväksymisen edellytyksenä. Muutos helpottaisi ja yksinkertaistaisi suunnitelmien hyväksymistä, joka alusjätedirektiivin mukaisesti tapahtuu enintään kolmen vuoden välein.

Pykälän 3 momentin mukaan kunta voi hyväksyä ohjeellisen suunnitelman alueellaan olevien huvivenesatamien jätehuollosta. Tämän suunnitelman laatiminen olisi kunnalle vapaaehtoista, mutta se olisi keino kehittää ja ratkaista alusjätedirektiivin tunteman satamien alueellisen jätehuoltosuunnittelun kautta erityisesti pienempiä huvivenesatamia palvelevien vastaanottopisteiden riittävyys ja samalla yhteen sovittaa järjestelmä muiden huvivenesatamien jätehuollon kanssa. Monesti kunta on itse merkittävä huvivenesatamien pitäjä sekä oman kunnan että naapurikuntien alueella. Pykälän 3 momentissa kuvattuja suunnitelmia onkin jo aiemmin laadittu joissakin kunnissa, joiden alueella on runsaasti huviveneitä. Suunnittelua helpottaisi se, että myös pienet satamien jätehuoltosuunnitteluvuorotteiden ulkopuolella olevat huvivenesatamat ovat velvollisia toimittamaan valvovalle viranomaiselle eli alueelliselle ympäristökeskukselle tämän luvun 6 §:ssä tarkoitetun selvityksen.

Kunnan hyväksymässä ohjeellisessa suunnitelmassa on mahdollista ottaa huomioon, että sataman pitäjän ei tarvitsisi järjestää tiettyjen tai kaikkien jätelajien vastaanottoa, jos satamanpitäjä on sopinut toisen satamanpitäjän tai kunnan kanssa vastaanottopaikan käytöstä. Kuntien hyväksymissä huvivenesatamien alueellisissa jätehuoltosuunnitelmissa on mahdollista osoittaa, että vastaanottopalvelut voidaan järjestää myös muualla lähialueella kuten esimerkiksi jätteenkeräysverkoston toimipisteissä, polttoaineen jakeluasemien yhteydessä tai yhteysaluslaitureille järjestetyissä palvelupisteissä.

#### **9 luvun 4 §. *Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen***

Pykälässä tarkoitetuista asioista säädetään nykyisen alusjätelain 26 d §:ssä ja alusjäteasetuksen 26 e §:ssä. Jätehuoltosuunnitelman hyväksymistä koskevia säännöksiä on sisällöllisesti uudistettu.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyttävistä toimivaltaisella alueellisella ympäristökeskuksella. Hyväksymismenettelyn jakamisella aiempaan tapaan eri puolilla maata toimiville alueellisille ympäristökeskuksille pyritään mahdollistamaan paikallinen asiantuntemus ja tarkastusmahdollisuudet sekä ympäristönäkökohtien huomioon ottaminen käytännössä parhaalla käytettävissä olevalla tavalla. Alueellisten ympäristökeskusten toimialuejaosta säädetään ympäristöhallinnosta annetun lain (55/1995) 3 §:n mukaisesti valtioneuvoston päätöksellä alueellisten ympäristökeskusten toimialueiden rajoista ja toimipaikoista (909/1997).

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin sataman jätehuoltosuunnitelman tarkistamisvelvollisuudesta. Tarkistamisvelvollisuus perustuu alusjätedirektiivin 5

artiklan 3 kohtaan, jonka mukaan sataman toiminnan merkittävä muutos laukaisee aina sataman jätehuoltosuunnitelman uudistamistarpeen. 2 momentin mukaan merkittäväksi muutokseksi katsotaan satamaan jätettävien jätteiden laadun, määrän tai jätehuollon merkittävä muutos. Tällainen merkittävä muutos olisi esimerkiksi sataman toiminnan merkittävä laajennus tai supistus tai muutos satamaan liikennöivissä aluksissa. Uudelleen hyväksyntä joka kolmas vuosi tapahtuu ilmoitusmenettelyä käyttäen, tässä yhteydessä alueellinen ympäristökeskus voi pyytää täydentämään ilmoitusta tai kehottaa jätehuoltosuunnitelman tarkistamiseen. Jos alueellinen ympäristökeskus ei näin menettele, sataman jätehuoltosuunnitelman voimassaolo jatkuu lähtökohtaisesti kolme vuotta. Alueellisen ympäristökeskuksen olisi mahdollisessa jätehuoltosuunnitelman tarkistamiskehotuksessa yksilöitävä, miltä osin jätehuoltosuunnitelmaa olisi tarkistettava.

Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen perustuu tämän lain 9 ja 10 luvussa esitettyjen vaatimusten täyttymiseen. Tämän lain 9 ja 10 luvun vaatimukset puolestaan perustuvat Marpol 73/78 –yleissopimukseen, alusjätedirektiiviin, Helsingin sopimukseen ja lailla voimaan saatettuihin HELCOM:n suosituksiin.

Voimassa olevaan alusjätelakiin (300/1979) lainmuutoksella (933/2003) sisällytetty yhteys sataman jätehuoltosuunnitelman ja sataman ympäristölupahakemuksen välillä poistettaisiin tässä ehdotuksessa. Sataman jätehuoltosuunnitelman laatiminen ja hyväksyminen perustuisi kokonaisuudessaan alusjätedirektiiviin ja uuteen alusjätelakiin. Ympäristönsuojelulaissa (86/2000) säädetään puolestaan menettelystä ympäristölupa-asiassa ympäristöluvanvaraisen sataman osalta. Ympäristönsuojeluasetuksessa (169/2000) säädetään satamien ympäristöluvanvaraisuudesta. Ratkaisulla pyritään keventämään ja nopeuttamaan satamien jätehuoltosuunnitelmien hyväksymismenettelyä. Ratkaisulla pyritään myös selkeyttämään viranomaisten välistä tehtävänjakoa siten, että sataman jätehuoltosuunnittelu ja sen valvonta kuuluisivat alueelliselle ympäristökeskukselle, kun taas merkittävässä osassa satamien ympäristöluvista toimivaltainen viranomainen olisi ympäristölupavirasto. Satamien jätehuoltosuunnitelman noudattamisen valvonta perustuisi jatkossa alusjätelakiin ja jätelakiin, eikä enää miltään osin ympäristönsuojelulakiin.

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, alueellinen ympäristökeskus merkitsee suunnitelman ympäristönsuojelun tietojärjestelmään, josta säädetään muutoin ympäristönsuojelulain 27 §:ssä. Menettely jatkaisi nykyistä ympäristönsuojelulakiin perustuvaa käytäntöä. Menettelyllä helpotetaan satamien jätehuollon valvontaa.

## **9 luvun 5 §.** *Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen*

Pykälässä tarkoitetuista asioista säädetään nykyisen alusjätelain 26 d §:n 3 ja 4 momentissa. Säännöksiä on sisällöllisesti uudistettu.

Jätehuoltosuunnitelmaa laadittaessa tulisi käyttäjille eli alusten haltijoille, heidän edustajilleen ja muille tahoille annettava mahdollisuus esittää kantansa sataman jätehuollon järjestelyistä. Säännöksessä tarkoitetuiksi muiksi tahtoiksi voitaisiin katsoa esimerkiksi lähistöllä asuvat, jos sataman jätehuoltojärjestelyillä voi olla vaikutusta näiden henkilöiden ympäristöön. Ilmoittamisesta vastaisi sataman pitäjä. Tämäkin säännös perustuu vastaavan sisältöiseen alusjätedirektiivin säännökseen. Jätehuoltosuunnitelman luonnos olisi pidettävä nähtävillä sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla kuten esimerkiksi sataman internet-sivuilla vähintään 14 päivän ajan sataman toiminta-aikana. Nähtävänä pitämisestä olisi ilmoitettava sataman käyttäjille ja muille tahoille kirjeitse tai muulla tiedon antamiseen sopivalla tarkoituksenmukaisella tavalla. Ilmoittaminen sähköpostitse esimerkiksi sataman käyttäjille ja sataman naapureille olisi mahdollista täydentävänä menettelytapana. Sataman toiminta-aikana kuulemista koskevan edellytyksen vuoksi esimerkiksi huvivenesatamien jätehuoltosuunnitelmista tulisi tiedottaa kesäaikana. Sataman jätehuollon toiminnan ja asiakkaiden sujuvan palvelun kannalta on tärkeää, että käyttäjät saavat riittävän aikaisessa vaiheessa tiedot sataman jätehuoltojärjestelyistä kuten vastaanottolaitteiden sijainnista, tarjolla olevista palveluista ja maksujärjestelmästä. Käytännön järjestelyistä päättäisi sataman pitäjä käyttäjien tarpeiden mukaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin sataman jätehuoltojärjestelmää ja jätehuoltomaksuja koskevien tietojen saataville saattamisesta ja kielivaatimuksista. Koska merenkulku on kansainvälistä, säännöksessä on tarpeen asettaa erityinen vaatimus käytettävästä kielestä. Koska olosuhteet kuitenkin vaihtelevat erityyppisten satamien välillä ja maan eri osissa, laissa edellytettäisiin ainoastaan, että sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten edustajien saataville tiedot sataman jätehuoltojärjestelyistä sekä jätehuoltomaksuista niin, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat tiedon ja heillä on edellytykset ymmärtää se. Alueellinen ympäristökeskus voi sataman jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessä tarvittaessa määrätä, millä kielillä tiedot on annettava sataman käyttäjien edustajille. Käytännössä kauppamerenkulkua palvelevissa satamissa tiedot olisi annettava suomen lisäksi ruotsiksi ja englanniksi ja Kaakkois-Suomessa ja Saimaalla lisäksi venäjäksi, ellei tämä ole ilmeisen tarpeetonta. Huvivenesatamissa tieto olisi annettava kaikilla kyseisen sataman käyttäjäkunnan merkittävän osan kielillä. Usein riittäisi suomi ja ruotsi, mutta jos käyttäjäkunnassa on muun maalaisia veneilijöitä, saattaa näiden käyttämällä kielillä ilmoittaminen olla tarpeen. Lisäksi on otettava huomioon kielilain (423/2003) säännökset.

#### **9 luvun 6 §. *Selvitys alusjätteiden vastaanottojärjestelystä pienessä huvivene-satamassa***

Pykälä on uusi ehdotetussa alusjätelaissa, koska huvivenesatamien jätehuoltojärjestelyitä koskevat säännökset ehdotetaan sisällöllisesti uudistettaviksi.

Pykälän mukaan sellaisen huvivenesataman pitäjän, jossa on vähintään 10 venepaikkaa mutta vähemmän kuin 50 venepaikkaa, on toimitettava alueelliselle

ympäristökeskukselle kerran kolmessa vuodessa selvitys huvivenesataman jätehuoltojärjestelystä niiden jätteiden osalta, joista sataman pitäjä vastaa. Säännöksellä järjestetään alusjätedirektiivin mukainen sataman jätehuoltosuunniteluvelvoite kevyemmällä tavalla niiden huvivenesatamien osalta, joissa on 10 – 49 venepaikkaa. Selvitys olisi toimitettava vastaavin välein kuin jätehuoltosuunnitelma ja sen tarkistukset. Selvityksen tulisi sisältää tiedot huvivenesataman jätehuoltojärjestelystä niiden jätteiden osalta, joista sataman pitäjä vastaa. Alueellisen ympäristökeskuksen tehtävänä olisi ennen kaikkea kerätä säädetyt tiedot. Näiden tietojen perusteella kunta voi suunnitella huvivenesatamien jätehuollon alueellisia ratkaisuja ja tietojen perusteella on mahdollista valvoa alusjätedirektiivin täytäntöönpanoa sekä kohdentaa jätehuoltoavustuksia.

Pykälän 2 momentin mukaan selvityksen olisi sisällettävä soveltuvien osin sataman jätehuoltosuunnitelman sisältövaatimusten mukaiset tiedot. Selvityksestä olisi vähintään käytävä ilmi huvivenesataman venepaikkojen määrä, satamaa käyttävien huviveneiden alusjätteiden vastaanottopaikkojen sijainti sekä maksut.

### **9 luvun 7 §.** *Tarpeettoman viivytyksen välttäminen*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 27 §:ää.

Pykälän mukaan alusjätelain 9 luvun 1 §:ssä tarkoitettu aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanotto aluksilta on järjestettävä siten, ettei aluksille aiheudu tarpeetonta viivytystä. Mikä kulloinkin on tarpeetonta viivytystä, riippuu liikenteen tyypistä ja alalla vakiintuneesta käytännöstä.

Pykälä perustuu alusjätedirektiivin 4 ja 12 artiklan viivytyksettömyyden vaatimukseen. Jätteen vastaanottolaitteiden käyttöön liittyvien muodollisuuksien ollessa yksinkertaisia ja nopeita rohkaistaan alusten päälliköitä käyttämään vastaanottolaitteita ja vältetään alusten tarpeeton viivyttäminen. Viivytyksettömyys perustuu osaksi myös sataman jätehuoltosuunnitelmassa harkittuun vastaanottolaitteiden kohtuulliseen mitoittamiseen ruuhkan välttämiseksi sekä ennakoilmoitusvelvollisuuden noudattamiseen.

### **9 luvun 8 §.** *Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Pykälää vastaava säännös sisältyy nykyisen alusjätelain 3 §:ään ja 34 §:ään. Pykälä on aikaisempaa täsmällisempi.

Säännöksellä annettaisiin valtuudet valtioneuvoston asetuksen antamiseen tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetuista alusjätteiden vastaanottojärjestelyistä satamissa, 2 §:ssä tarkoitetuista alusjätteiden vastaanottojärjestelyistä korjaussatamissa ja 3 §:ssä tarkoitetun sataman jätehuoltosuunnitelman rakenteesta ja sisällöstä sekä 6 §:ssä tarkoitetun huvivenesataman jätehuoltojärjestelyistä annettavan selvityksen tarkemmasta sisällöstä ja ilmoitusmenettelystä. Valtuuksien nojalla voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä tähän lakiin perustuvista oikeuksista ja

velvollisuuksista Marpol 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.

Sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtiville aluksille voitaisiin antaa valtioneuvoston asetuksella antaa vastaavat tarkemmat säännökset kuin 1 momentin nojalla voitaisiin antaa Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä purjehtiville aluksille Marpol 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.

## 10 luku

### Alusjätteiden jättäminen satamaan

#### 10 luvun 1 §. *Velvollisuus jättää jätteet*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 27 a §:ää ja nykyisen alusjäteasetuksen 26 c §:ää. Pykälä on aiempaa täsmällisempi.

Pykälässä säädettäisiin alusjätteiden jättämisvelvollisuudesta. Alusjätteiden jättämisvelvollisuus täydentää erilaisten alukselta peräisin olevien ympäristöä pilaavien aineiden päästökieltoa. Päästökiellosta seuraa, että nämä aineet on jätettävä maihin. Jättöpakon mukaan aluksen on aina jätettävä jätteensä satamaan ennen sieltä lähtöä, ellei 2 momentin mukaista perustetta alusjätedirektiivin 7 artiklaan ja suoraan lakiin perustuvalle jättöpakkovapautukselle olisi. Alusjätteiden jättöpakon avulla pyritään siihen, että aluksilla olisi merimatkan aikana mahdollisimman vähän jätteitä ja että jätekuormitus jakaantuisi mahdollisimman tasaisesti rantavaltioiden kesken. Jättöpakko koskee kaikkea öljyä, haitallista nestemäistä ainetta, kiinteää jätettä ja pakokaasujen puhdistusjätettä sekä niiden seoksia. Jättöpakko koskee myös käymäläjätevetettä, mutta käymäläjätevetettä ei tarvitse jättää sataman vastaanottolaitteisiin, jos aluksen käymäläjätevesitankeissa on tilaa seuraavaan satamaan suuntautuvaa matkaa varten. Se, että käymäläjätteet voidaan tietyissä tilanteissa päästää veteen, ei vapauta jättämästä käymäläjätteitä kyseisessä satamassa tai määräsatamassa. Jättöpakko koskisi myös lastijätettä, josta alusjätedirektiivin 2 d kohdassa ja 10 artiklassa käytetään ilmausta lastijäämä. Alusjätedirektiivin 10 artiklan mukaan yhteisön satamassa käyvän aluksen päällikön on varmistettava, että lastijäämät toimitetaan sataman vastaanottolaitteisiin Marpol 73/78 -yleissopimuksen määräysten mukaisesti. Vastaanottolaitteiden käyttäjän on suoritettava lastijäämien toimituksesta perittävät maksut.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin huvivenesatamia koskevasta poikkeuksesta 1 momentissa tarkoitettuun jättöpaktoon ja se liittyy 9 luvun 1 §:n 2 momentin mukaiseen mahdollisuuteen järjestää huvivenesatamien vastaanottojärjestelyt muualla kuin kyseessä olevassa huvivenesatamassa. Jos huvivenesataman alu-

eella ei olisi vastaanottolaitetta, huviveneestä peräisin olevat jätteet tulisi jättää muuhun maissa olevaan asianmukaiseen vastaanottolaitteeseen, ellei jätteitä voida tämän lain mukaisesti jättää alukseen. Säännös koskee sekä tilannetta, jossa satama ei ole velvollinen järjestämään vastaanottolaitetta että tilannetta, jossa satamassa tulisi olla vastaanottolaitte, mutta satama on laiminlyönyt velvollisuutensa tai laite syystä tai toisesta ei ole käytettävissä. Tämä vastaa myös voimassa olevaan alusjätelakiin perustuvaa käytäntöä.

Pykälän 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettuna aluksen jäteastioissa tai -tankeissa olevia vähäisiä jätemääriä ei tarvitsisi jättää sataman vastaanottolaitteisiin. Aluksella voidaan siten antaa pitää pieniä jätemääriä, joiden tyhjentäminen vastaanottolaitteisiin olisi kohtuutonta. Vähäiseksi katsottaisiin enintään 25 prosenttia aluksen jäteöljytankkien tilavuudesta tai enintään viisi kuutiometriä. Jätteen määrää ei kuitenkaan voisi pitää vähäisenä, jos aluksella ei ole riittävästi säilytystilaa seuraavan matkan aikana kertyvälle jätteelle.

Pykälän 3 momentin 2 kohdan mukaan jos alusjätteen ja lastijätteen jättämisestä aiheutuu aluksesta riippumattomasta syystä alukselle tarpeetonta viivytystä ja aluksella on riittävät erilliset säilytystilat kaikelle alukselle kertyneelle ja aiotun matkan aikana kertyvälle alusjätteelle ja lastijätteelle, aluksella ei olisi velvollisuutta jättää jätteitä siihen satamaan, jossa viivytystä esiintyy. Viivytyskään ei oikeuttaisi alusta olemaan jättämättä jätettä vastaanottolaitteistoon, jos aluksella ei ole riittävästi varastotilaa seuraavan matkan aikana kertyvälle jätteelle.

Pykälän 3 momentin 3 kohdan mukaan aluksista peräisin olevan jätteen jättöpakko ei käymäläjäteveden osalta koskisi aluksia, joiden käymäläjätevesitankeissa on tilaa seuraavaan satamaan suuntautuvaa matkaa varten.

Pykälän 4 momentin mukaan alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi tarvittaessa edellyttää pykälän 3 momentista poiketen, että alukselta toimitetaan kaikki jätteet satamaan ennen aluksen lähtöä satamasta. Edellytyksenä on, että on olemassa vaara jätteiden päästämistä mereen, ja on perusteltua aiheutta uskoa, että siinä satamassa, jonne jätteet aiotaan toimittaa, ei ole asianmukaisia vastaanottolaitteita tai tiedossa ei ole, mihin satamaan jätteet aiotaan toimittaa. Menettely on poikkeusluontoinen, ja se perustuu alusjätedirektiivin 7 artiklaan ja siinä oleviin rajattuihin edellytyksiin. Suomessa tämä toimivaltuus on hallinnossa osoitettu alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle.

Pykälän 5 momentissa säädetään alusjätedirektiivin mukaisesti aluksen päällikön vastuusta alusjätteiden ja lastijätteiden jättöpakon ja ilmoitusvelvollisuuden osalta.

Ehdotetulla alusjätelain 10 luvulla ei ole tarkoitus muuttaa voimassa olevan alusjätelain (300/1979) mukaiseen käytäntöön perustuvia velvollisuuksia alusjätteiden jättämisestä satamaan.



## **10 luvun 2 §.** *Aluksista peräisin olevasta jätteestä perittävät maksut*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 26 b §:ää. Pykälä on aikaisempaa täsmällisempi.

Voimassa olevaan lakiin sisältyy säännös aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottamisesta perittävistä maksuista. Säännökseen lisättäisiin maininta aluksista peräisin olevaa käymäläjätevevettä koskevasta, ei erityismaksua – järjestelmän mukaisesta maksusta. Maksun perisi sataman pitäjä. Maksun tarkoitus olisi jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattaminen. Maksu perittäisiin jokaiselta satamassa käyvältä alukselta siitä riippumatta, jättääkö alus satamaan jätettä vai ei. Aluksilta kerättävillä maksuilla katetaan alusjätedirektiivin 2000/59/EY 8 artiklan mukaisesti satamassa olevien vastaanottolaitteiden aiheuttamat, myös jätteen käsittelystä ja hävittämisestä syntyvät kustannukset. On huomattava, että useissa erityisesti kauppamerenkulun satamissa suuri osa aluksista on vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta, jättämisvelvollisuudesta ja näin ollen myös maksuista, koska ne alusjätedirektiiviin perustuen hoitavat jätehuoltonsa jätehuoltoyrityksen kanssa tehdyin sopimuksin, jotka palvelevat niitä paremmin. Koska huomattava osa aluksista ei osallistu sataman jätehuoltokustannusten kattamiseen, järjestelmä ei toimi koko sataman jätehuoltoa kattavasti, ja kustannukset sataman jätehuollon järjestämisestä kohdistuvat vain osaan aluksista.

Kaikki alukset osallistuvat merkittävästi kustannusten kattamiseen riippumatta siitä, käyttävätkö ne laitteita. Tämä voidaan järjestää joko sisällyttämällä maksut satamamaksuihin tai asettamalla erillinen kiinteä jätemaksu. Maksut voivat olla erilaiset esimerkiksi aluksen luokan, tyypin tai koon mukaan. Se osa kustannuksista, jota mahdollisesti ei kateta edellä mainitulla maksulla, katetaan laivalta tosiasiallisesti toimitetun aluksella syntyvän jätteen tyypin ja määrän perusteella.

Lastijäte ei kuulu ei-erityismaksua -järjestelmän piiriin, vaan lastijätteen toimittamisesta vastaanottolaitteeseen peritään eri maksu vastaanottolaitteiden käyttäjältä alusjätedirektiivin 10 artiklan mukaisesti. Lastijätteellä tarkoitetaan tässä lastijäämiä sellaisena kuin niistä säädetään alusjätedirektiivin 2 artiklan d kohdassa. Lastijätteen vastaanotosta perityllä maksulla katetaan satamassa olevien vastaanottolaitteiden aiheuttamat, myös jätteen käsittelystä ja hävittämisestä syntyvät kustannukset. Myös maksun periminen lastijätteestä kuuluisi sataman pitäjän tehtäviin.

Maksut voivat 3 momentin mukaan sisältyä aluksilta perittävään satamamaksuun. Satamamaksuun sisältyvien aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottamisesta perittävien maksujen osuus satamamaksusta tulee ilmoittaa sen varmistamiseksi, että maksut ovat kohtuullisia ja tasapuolisia ja että ne vastaavat käytettävissä olevien laitteiden ja palvelujen kustannuksia. Maksujen porrastusta koskeva sanamuoto vastaisi alusjätedirektiivin 8 artiklan 2 kohdan a alakoh-

dan muotoa, jonka mukaan maksut voidaan porrastaa esimerkiksi alustyyppin, alusluokan tai aluksen kokoluokan mukaan.

Alusjätedirektiivin 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti maksua ei kuitenkaan peritä kalastusaluksilta eikä huviveneiltä, jotka voivat ottaa enintään 12 matkustajaa. Käytännössä esimerkiksi huvivenesataman jätehuoltokustannukset katetaan satamamaksuissa.

Alusjätedirektiivin 8 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti maksuja voidaan alentaa, jos aluksen ympäristöasioiden hallinta, suunnittelu, varustus ja toiminta ovat sellaisia, että aluksen päällikkö voi osoittaa aluksella syntyvän tavanomaista vähemmän jätettä tai jätteet ovat paremmin hyödynnettävissä.

Pykälän 2 momentin mukaan jätteiden käsittelyn perusteella myönnettävät alennukset tavallista pienemmästä jätemäärästä ulotettaisiin koskemaan myös kiinteää jätettä sekä käymäläjätettä alusjätedirektiivin 8 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti.

Pykälän 4 momentin mukaan aluksista peräisin olevien öljypitoisten jätteiden, kiinteän jätteen ja käymäläjäteveden vastaanottamisesta ei kuitenkaan perittäisi maksua niiltä aluksilta, jotka alusturvallisuuden valvontaviranomainen on tämän luvun 4 §:n nojalla vapauttanut alusjätteiden jättöpakosta ja ilmoitusvelvollisuudesta. Maksua ei myöskään perittäisi kalastusaluksilta eikä huviveneiltä, jotka voivat kuljettaa enintään 12 matkustajaa, säännös perustuu alusjätedirektiivin 8 artiklan 2 kohtaan.

### **10 luvun 3 §. Alusjätteistä ilmoittaminen**

Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 26 d §:ää. Pykälä on sisällöltään aikaisempaa täsmällisempi.

Alusjätedirektiivin 2000/59/EY 6 artiklan mukaan: ”yhteisössä sijaitsevaan satamaan matkalla olevan aluksen päällikön, kalastusaluksia ja enintään 12 matkustajalle sallittuja huviveneitä lukuun ottamatta, on täytettävä totuudenmukaisesti ja tarkasti alusjätedirektiivin liitteen mukainen lomake ja ilmoitettava tiedot sen jäsenvaltion tätä tarkoitusta varten nimeämälle viranomaiselle tai laitokselle, jossa satama sijaitsee. Ilmoitus on tehtävä vähintään 24 tuntia ennen saapumista, jos käyntisatama on tiedossa, tai heti kun käyntisatama tiedetään, jos tieto ei ole saatavissa 24 tuntia ennen saapumista. Ilmoitus on tehtävä viimeistään lähdetäessä edellisestä satamasta, jos matkan kesto on alle 24 tuntia. Jäsenvaltio voi päättää, että tiedot ilmoitetaan sataman vastaanottolaitteiden hoitajalle, joka toimittaa ne edelleen asiaa hoitavalle viranomaiselle.” Suomessa ilmoitus tehdään tulosataman pitäjälle. Tiedot on pidettävä aluksella vähin-

tään seuraavaan käyntisatamaan asti, ja ne on pyynnöstä esitettävä jäsenvaltioiden viranomaisille.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen valvoo alusjätedirektiivin täytäntöönpanoa tarkastaen tulosataman pitäjälle tehtyjä ilmoituksia ja aluksia alusjätedirektiivin mukaisesti. Tätä tarkoitusta varten sataman on huolehdittava siitä, että alusjätteistä tehdyt ilmoitukset ovat valvontaa varten alusturvallisuuden valvontaviranomaisen käytettävissä. Ilmoitukset voidaan välittää alukselta satamalle ja satamalta alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle sähköistä käyttöyhteyttä apuna käyttäen. Pykälän 3 momentin säännöksellä pyritään tehostamaan alusjäteilmoituksiin perustuvaa alusjätedirektiivin mukaista valvontaa varmistamalla ilmoitusten kulku valvovalle viranomaiselle aiempaa paremmin. Sähköisenä käyttöyhteytenä voi toimia telefax, sähköposti tai ilmoitus viranomaisten ylläpitämään PortNet -järjestelmään. Alusjäteilmoituslomakkeita ollaan paraikaa kehittämässä eri maissa ja satamissa, jotta ne palvelisivat tehokkaasti alusten ja satamien jätehuollossa toimivia eri osapuolia.

Alusjätedirektiivin mukainen valvonta perustuu osaksi alusjäteilmoituksiin, vaikka tapahtuukin yleensä aluksiin kohdistuvan Port State Control (PSC) –valvonnan yhteydessä. Alusjätedirektiivin 11 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että jokainen alus voidaan tarkastaa sen varmistamiseksi, että se noudattaa jättöpakkoa koskevia säännöksiä, sekä että tarkastuksia suoritetaan riittävä määrä. Muiden kuin kalastusalusten ja enintään 12 matkustajalle sallittujen huviveneiden osalta jäsenvaltioiden on tarkastettavia aluksia valitessaan kiinnitettävä erityistä huomiota aluksiin, jotka eivät ole noudattaneet 6 artiklan mukaista ilmoittamisvelvoitetta. Tästä syystä alusturvallisuuden valvontaviranomaisella on oltava Suomen satamissa käyvien alusten lisäksi tieto alusjäteilmoituksista.

Valvonta tulisi alusjätedirektiivin 11 artiklan mukaan kohdistaa myös aluksiin, joiden osalta aluksen päällikön 6 artiklan mukaisesti toimittamat tiedot ovat antaneet muita perusteita uskoa, että alus ei noudata tämän direktiivin säännöksiä. Tarkastukset voidaan suorittaa soveltuvin osin direktiivin 95/21/ETY puitteissa (valvontadirektiivi). Valvontadirektiivissä asetettua velvoitetta, jonka mukaan 25 prosenttia aluksista on tarkastettava, on noudatettava myös alusjätedirektiivin osalta riippumatta siitä, missä puitteissa tarkastukset suoritetaan. Valvonta kohdistuu sekä Suomen lipun alla purjehtiviin aluksiin että muiden maiden lippujen alla purjehtiviin aluksiin.

Siitä huolimatta, että alusjäteilmoitusvelvollisuus ei tämän luvun 2 §:n mukaan koske kalastusaluksia ja enintään 12 matkustajalle sallittuja huviveneitä, jäsenvaltioiden on alusjätedirektiivin 11 artiklan mukaan vahvistettava tarpeelliset valvontamenettelyt myös näitä aluksia varten sen varmistamiseksi, että ne noudattavat alusjätedirektiivin soveltuvia vaatimuksia. Muiden alusten osalta ilmoitusvelvollisuus on olemassa ja alusjätedirektiivin mukainen valvonta voitaisiin järjestää esimerkiksi siten, että satamille toimitetut tiedot ovat alusturvallisuuden valvontaviranomaisten saatavilla esimerkiksi PortNet -järjestelmän kautta. Näin valvonta on mahdollista alusjätedirektiiv-

vin mukaisesti kohdistaa etenkin aluksiin, jotka ovat laiminlyöneet ilmoitusvelvollisuuttaan.

**10 luvun 4 §.** *Poikkeus ilmoitusvelvollisuudesta ja velvollisuudesta jättää jätteet sataman vastaanottolaitteisiin*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 27 a §:n 3 momenttia ja nykyisen alusjättesetuksen 26 c §:n 4 momenttia. Pykälän sisältöä on poikkeuksen edellytysten osalta sisällöllisesti muutettu.

Alusjätedirektiivin 9 artiklan mukaan jos alukset ovat säännöllisessä liikenteessä ja käyvät satamissa usein ja säännöllisesti ja jos on riittävästi näyttöä järjestelystä, jolla varmistetaan, että aluksella syntyvä jäte toimitetaan ja siihen liittyvät maksut suoritetaan johonkin aluksen reitin varrella olevaan satamaan, jäsenvaltiot, joissa kyseiset satamat sijaitsevat, voivat vapauttaa tällaiset alukset 6 artiklassa säädetystä ilmoitusvelvollisuudesta, 7 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetystä alusjätteiden jättöpakosta ja 8 artiklassa säädetystä maksuvelvollisuudesta. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava Euroopan yhteisön komissiolle myönnettyistä vapautuksista säännöllisesti ja vähintään kerran vuodessa.

Pykälän 1 momentin mukaan alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi myöntää tämän luvun 1 §:ssä tarkoitettua alusjätteiden jättöpakkoa ja 3 §:ssä tarkoitettua ilmoitusvelvollisuutta koskevan poikkeuksen alukselle. Suomen järjestelmässä ei erikseen poikettaisi alusjätelain mukaisesta maksuvelvollisuudesta, vaan maksua ei perittäisi alusjätelain 10 luvun 2 §:n 4 momentin nojalla aluksista peräisin olevien öljypitoisten jätteiden, kiinteän jätteen ja käymäläjätteen vastaanottamisesta niiltä aluksilta, joille alusturvallisuuden valvontaviranomainen on 10 luvun 4 §:n nojalla myöntänyt poikkeuksen alusjätteiden jättöpakosta ja alusjätteistä ilmoitusvelvollisuudesta. Pykälä vastaa alusjätedirektiivin 9 artiklaa, kun otetaan huomioon, että poikkeukseen liittyvästä maksuvelvollisuudesta koskevasta vapautuksesta säädetään suoraan laissa tämän luvun 2 §:n 4 momentissa.

Alusjätedirektiivin 11 artiklan mukainen alusturvallisuuden valvontaviranomaisen harjoittama valvonta käsittää myös tässä pykälässä tarkoitettujen poikkeusten huomioon ottamisen ja valvonnan.

Säännöllisen liikenteen määritelmä ja siinä oleva kahden viikon sääntö perustuu Helsingin komission suositukseen, jonka Suomi on pannut täytäntöön lainsäädännössään. Poikkeuksen edellytyksenä on, että alus liikennöi toistuvasti aikataulun tai etukäteen vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen satamien välillä ja käy vähintään kerran kahdessa viikossa vähintään yhdessä reitin varrella sijaitsevassa nimetyssä suomalaisessa satamassa. Poikkeus olisi voimassa myös muissa aluksen reitillä oleviksi ilmoitetuissa suomalaisissa satamissa. Poikkeus voitaisiin myöntää myös alukselle, joka on risteilyliikenteessä tai

muussa liikenteessä lähtien ja saapuen samaan suomalaiseen satamaan poikkeamatta muissa satamissa. Tällaisia olisivat yhdestä satamasta käsin tehtävät risteilyt sekä esimerkiksi alusten saattaminen hinaamalla tiettyyn satamaan ja satamasta.

Alusjätedirektiivissä jäsenvaltiot velvoitetaan varmistamaan riittävällä näytöllä, että aluksella syntyvä jäte toimitetaan ja siihen liittyvät maksut suoritetaan johonkin aluksen reitin varrella olevaan satamaan. Suomessa varmistaminen voisi tapahtua paitsi tarkastuksin, myös poikkeamispäätökseen liitetyillä ehdoilla siitä, millä tavalla alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle toimitetaan selvitys siitä, että alus käyttää pääosin jätehuoltosopimuksen mukaisia palveluita. Asianmukaisen selvityksen toimittamista on esimerkiksi mahdollista käyttää poikkeuksen myöntämisen perusteena edellisen poikkeuksen määrääjän kulumisen jälkeen.

Poikkeus voitaisiin myöntää määrääjäksi, kuitenkin enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen olisi ilmoitettava päätöksestä niille satamille, joita päätös koskee. Tämä on tarpeen muun muassa satamien jätehuoltosuunnittelun takia. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen olisi näin ollen lähetettävä ilmoitus poikkeamisesta niille satamille, joissa säännöllistä käyntiä varten poikkeus on haettu. Jos satamalle ei ole ilmoitettu alusta koskevasta poikkeuspäätöksestä, alus olisi ilmoitusvelvollisuuden ja ei-erityismaksuajärjestelmän piirissä tuossa satamassa.

Alusturvallisuusviranomaisen olisi ilmoitettava Euroopan yhteisön komissiolle myönnettyistä vapautuksista säännöllisesti ja vähintään kerran vuodessa. Velvollisuus perustuu alusjätedirektiivin 9 artiklaan. Tämä ilmoitusvelvollisuus ehdotetaan säädettäväksi sille viranomaiselle, jolle esitetään toimivaltaa poikkeusten myöntämiseen eli alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle.

## **10 luvun 5 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset**

Pykälää vastaava säännös sisältyy nykyisen alusjätelain 3 §:ään ja 34 §:ään. Pykälä on aikaisempaa täsmällisempi.

Pykälän 1 momentin säännöksellä annettaisiin valtuudet valtioneuvoston asetuksen antamiseen tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetuista mahdollisuudesta olla jättämättä vähäisiä määriä jätteitä ja välttää viivytystä. Valtuuden nojalla voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä tähän lakiin perustuvista oikeuksista ja velvollisuuksista Marpol 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.

Pykälän 2 momentin säännöksellä annettaisiin valtuudet Merenkululaitoksen määräyksillä antaa tämän luvun 3 §:ssä tarkoitettu alusjätteistä ilmoittamisen tavasta. Valtuuden nojalla voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä tähän lakiin perustuvista oikeuksista ja velvollisuuksista Marpol 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.

Sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtiville aluksille voitaisiin valtioneuvoston asetuksella ja Merenkululaitoksen määräyksillä antaa vastaavat tarkemmat säännökset ja määräykset kuin 1 ja 2 momentin nojalla voitaisiin antaa Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä purjehtiville aluksille Marpol 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.

## 11 luku

### Aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuudet vaaratilanteessa

#### **11 luvun 1 §.** *Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 9 ja 18 §:ää ja nykyisen alusjäteasetuksen 10 §:n 2 ja 3 momenttia sekä 26 b §:ää.

Jos öljyä on päässyt aluksesta veteen tai öljyvuodon vaara aluksen karilleajon tai konevian taikka muun merivahingon takia on uhkaamassa, aluksen päällikön on pykälän 1 momentin mukaan ilmoitettava öljyvahingosta tai sen vaarasta välittömästi asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle. Aluksen ollessa Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella ilmoitus on tehtävä lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Velvollisuus koskee Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella ainoastaan suomalaisia aluksia. Ilmoitusvelvollisuuden lisäksi aluksen päällikön on ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voidaan vaatia.

Pykälän 1 momentin mukainen aluksen päällikön velvollisuus ilmoittaa öljyvahingosta on olemassa, kun öljyä on päässyt aluksesta mereen tai sisävesialueen vesistöön. Vastaava velvollisuus on olemassa, kun on öljyvuodon vaara. Voimassa olevaan säännökseen nähden uutta on nimenomainen lisämaininta yhteentörmäyksestä, joka voi aiheuttaa öljyvahingon vaaran. Ei edellytetä, että öljyä vielä olisi valunut veteen, mutta edellytetään vaaran olemassaoloa. Vaarasta on ilmoitettava välittömästi. Ilmoitus on tehtävä jollekin luettelossa mainitulle viranomaiselle. Tavanomaisimmin tässä pykälässä tarkoitettu ilmoitus Suomessa tehdään VTS -keskukselle tai Turussa toimivalle meripelastuskeskukselle.

Pykälässä luetelluilla viranomaisilla on ilmoituksen saatuaan velvollisuus ilmoittaa öljyvahingosta tai sen vaarasta edelleen muille viranomaisille mahdollisten torjuntatoimien käynnistämiseksi. VTS-viranomaisen osalta ilmoitusvelvollisuus muille viranomaisille perustuu alusliikennepalvelulain (623/2005) 18 §:ään ja 23 §:ään. Meripelastuskeskuksen lisäksi muiden meripelastusviranomaisten kuten hätäkeskuksen ja Merenkululaitoksessa toimivan VTS-viranomaisen ja ympäristöviranomaisten osallistumisesta meripelastustoimeen säädetään meripelastuslain (1145/2001) 4 §:ssä. Hätäkeskuksen osalta tehtävien vastaanottamis- ja välittämistehtävä perustuu hätäkeskuslain (157/2000) 4 §:ään sekä hätäkeskuksista annetun valtioneuvoston asetuksen (990/2000) 4 §:n 2 momentin 2 kohtaan. Jos suomalainen alus on Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella, ilmoitus on tehtävä lähimmän rantavaltion viranomaiselle.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilmoitusvelvollisuuden lisäksi velvollisuus ryhtyä välittömiin torjuntatoimiin. Tämä velvollisuus kattaa ryhtymisen niihin torjuntatoimiin, joita aluksen päälliköltä voidaan kohtuudella vaatia. Kysymys on ennen kaikkea siitä, että öljyvahinkojen syntymistä pyritään rajoittamaan niillä keinoilla, joita aluksella on käytettävissä ja siihen asti, kun ilmoituksen johdosta saadaan paikalle järeämpää torjuntakalustoa.

Aluksen päälliköllä on 2 momentin perusteella ilmoitusvelvollisuus myös toisten alusten tai muiden päästäjien aiheuttamista öljypäästöistä. Ilmoitusvelvollisuus rajoittuu ainoastaan niin suuriin öljypäästöihin, että on olemassa öljyvahingon vaara, kun otetaan huomioon sääolosuhteet ja muut olosuhteet. Tuulisella säällä ja luonnonoloiltaan aralla rannikolla ja asutuksen lähellä velvollisuus saattaa ajankohtaistua pienemmilläkin päästömäärillä. Jos aluksen miehistöön tai päällystöön kuuluva tekee vastaavan havainnon, hän on velvollinen ilmoittamaan asiasta aluksen päällikölle.

Pykälän 3 momentin mukaan aluksen päällikön ei kuitenkaan tarvitse tehdä 2 momentissa tarkoitettua ilmoitusta, jos on ilmeistä, että 2 momentissa tarkoitettu viranomais on jo saanut tapauksesta tiedon. Aluksen päällikön ei siten tarvitse ilmoittaa toisten alusten aiheuttamista öljypäästöistä, jos esimerkiksi öljyntorjuntatoimista tai muiden alusten tai viranomaisten radioliikenteestä voidaan päätellä, että öljyvahingon vaara on jo havaittu.

Pykälä vastaa voimassa olevan alusjätelain ja Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden sisältöä. Ilmoitusvelvollisuuden perustana on alkuperäisen vuoden 1973 Marpol -yleissopimuksen 8 artikla ja sen mukaisesti annettu pöytäkirjan I liite ilmoitusvelvollisuudesta onnettomuustapahtumista, joihin liittyy vahingollisia aineita ja Marpol 73/78 -yleissopimuksen öljyä koskeva I liite sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettu direktiivi 2002/59/EY, jatkossa valvontadirektiivi. Pykälässä säädetään nyt myös ilmoitusvelvollisuudesta aluksen ollessa Suomen aluevesien ulkopuolella.

Valvontadirektiivin 17 artiklassa säädetään merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittamisesta. Artikla on annettu muun muassa ympäristön turvallisuuteen kohdistuvien merkittävien vaarojen ehkäisemiseksi tai lieventämiseksi. Jäsenvaltioiden on suoritettava valvontaa ja toteutettava kaikki asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden etsintä- ja pelastusalueella tai talousvyöhykkeellä taikka vastaavalla alueella purjehtivan aluksen päällikkö ilmoittaa välittömästi kyseisestä maantieteellisestä alueesta vastaavalle rannikkoasemalle kaikista aluksen turvallisuuteen vaikuttavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten yhteentörmäyksestä, pohjakosketuksesta, vauriosta, toimintahäiriöstä tai koneviasta, vuodosta tai lastin siirtymisestä sekä kaikista rungon vioista tai rakenteellisista vioista. Vastaava ilmoitusvelvollisuus koskee myös kaikkia merenkulun turvallisuutta vaarantavia vaaratilanteita tai onnettomuuksia, kuten aluksen ohjattavuuteen tai merikelpoisuuteen mahdollisesti vaikuttavia häiriöitä sekä kaikkia kuljetuskoneistoon, ohjauslaitteisiin, sähköntuotantolaitteisiin taikka navigointi- tai viestintälaitteisiin vaikuttavia vikoja. Niin ikään ilmoitusvelvollisuus koskee kaikkia tilanteita, jotka saattavat aiheuttaa jonkin jäsenvaltion vesien tai rannikon pilaantumista, kuten ympäristöä pilaavien tuotteiden pääsyä mereen tai tällaisen päästön vaaraa. Ilmoitusvelvollisuus koskee myös kaikkia merellä havaittuja ympäristöä pilaavien aineiden lauttoja sekä kontteja tai pakkauksia. Ilmoituksessa on mainittava vähintään aluksen tunnistetiedot, sijainti, lähtösatama, määräsatama, osoite, josta voi saada tietoja aluksessa kuljetetuista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista, aluksella olevien henkilöiden lukumäärä, vaaratilannetta koskevat yksityiskohtaiset tiedot sekä IMO:n päätöslauselmassa A.851(20) tarkoitetut olennaiset tiedot.

Alusliikennepalvelulain 23 §:ssä on niin ikään alusympäristövahinkoja koskeva VTS-viranomaiselle ilmoittamista koskeva säännös. Säännöksen 3 kohdan mukaan aluksen päällikön on ilmoitettava VTS-viranomaiselle muun muassa VTS-alueella tai sen läheisyydessä tapahtuneista kaikista tilanteista, jotka saattavat aiheuttaa vesien tai rannikon pilaantumista, kuten ympäristöä pilaavien aineiden pääsystä veteen tai tällaisen päästön vaarasta. Säännöksen 4 kohdan mukaan aluksen päällikön on ilmoitettava VTS-viranomaiselle kaikista merellä ajelehtivista ympäristöä pilaavien aineiden lautoista sekä konteista tai pakkauksista.

Merilain (674/1994) 11 a §:ssä on säännös aluksen päällikön velvollisuudesta ilmoittaa merihädän vaarasta meripelastuskeskukselle tai meripelastuslohkokeskukselle taikka muulle asianomaisella alueella etsintä- ja pelastustointa johtavalle yksikölle. Säännös liittyy meripelastusta koskevaan lainsäädäntöön ja meripelastusvalmiuden aikaan saamiseen.

Merilain 12 a §:ssä puolestaan on säännös päällikön ilmoitusvelvollisuudesta Suomen vesialueella Merenkululaitokselle ja muulle alueella merenkulun turvallisuutta edistävälle tai valvovalle viranomaiselle. Pykälässä säädetään SOLAS-yleissopimuksen V luvun 31 säännössä tarkoitetuista vaarailmoituksista.



Alusjätelaissa on perusteltua edelleen pysyttää aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuutta koskevat merilakiin ja alusliikennepalvelulakiin nähden osittain rinnakkaiset säännökset.

**11 luvun 2 §.** *Muun haitallisen aineen päästöstä tai sen vaarasta ilmoittaminen*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 9 §:ää ja nykyisen alusjäteasetuksen 10 ja 26 b §:ää.

Pykälän 1 momentin mukaan, jos aluksesta aiheutuu Suomen vesialueella tai Suomen talousvyöhykkeellä tämän lain säännösten vastainen muun haitallisen aineen kuin öljyn päästö veteen, aluksen päällikön on ilman viivytystä ilmoitettava asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle asioista, jotka koskevat alusta, sen tilaa, sijaintia, lastia ja tapahtuman laatua sekä ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voidaan vaatia. Haitallisen aineen määritelmä on tämän lain 1 luvun 2 §:ssä. Ilmoitusvelvollisuus on yleensä käsiteltävillä ainakin silloin kun aluksella olevista tiedoista voi päätellä, että haitallisia aineita on päässyt alukselta veteen tai vedessä näkyy selviä jäänteitä haitallisista aineista. Pykälässä mainitulle viranomaiselle on ilmoitettava aluksen tila, sijainti, lasti ja tapahtuman laatu. Velvollisuus koskee sekä merialuetta että sisävesiä.

Pykälän 2 momentin mukaan vähintään 15 metriä pitkän aluksen päällikkö on velvollinen ilmoittamaan jollekin pykälässä luetelluista viranomaisista myös tilanteissa, joissa päästöä ei ole tapahtunut, mutta päästön mahdollisuus on olemassa. Säännöksessä mainitaan vaaratilanteena aluksen vaurioituminen, lastin siirtyminen tai aluksen koneiston ja varusteiden vaurioituminen tavalla, joka heikentää navigoinnin turvallisuutta. Pykälässä mainituilla viranomaisilla on ilmoituksen saatuaan velvollisuus ilmoittaa haitallisen aineen vaarasta edelleen mahdollisten torjuntatoimien käynnistämiseksi.

Pykälän 3 momentin mukaan Suomen vesialueen ja Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella suomalaisesta aluksesta on vastaava ilmoitus tehtävä lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Säännös perustuu alkuperäiseen vuoden 1973 Marpol -yleissopimuksen pöytäkirjan määräyksiin.

Pykälän 4 momentin mukaan, milloin aluksen päällikkö on estynyt antamasta pykälässä tarkoitettua ilmoitusta, on aluksen omistajan, rahtiajan, käyttäjän tai liikennöitsijän tai heidän asiamiehensä otettava vastatakseen aluksen päällikölle kuuluvasta ilmoitusvelvollisuudesta. Tämä velvollisuus perustuu Euroopan yhteisön valvontadirektiiviin 2002/59/EY eli alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettuun direktiiviin 2002/59/EY, jossa säädetään vaarallisia ja ympäristölle haitallisia aineita koskevasta ennakoilmoitusvelvol-

lisuudesta ja sitä varmistavasta 13 artiklaan perustuvasta liikenteenharjoittajan ja asiamiehen aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuutta täydentävästä velvollisuudesta, joka saattaa olla ajankohtainen aluskemikaalivahingon yhteydessä.

Pykälä vastaa Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden sisältöä. Ilmoitusvelvollisuus haitallisten aineiden osalta sisältyy voimassa olevaan alusjätelakiin vain viittaussäännöksenä. Velvollisuuden perustana on alkuperäisen vuoden 1973 Marpol -yleissopimuksen 8 artikla ja sen mukaisesti annettu pöytäkirjan I liite ilmoitusvelvollisuudesta onnettomuustapahtumista, joihin liittyy vahingollisia aineita sekä Marpol 73/78 -yleissopimuksen haitallisia aineita koskevat liitteet sekä valvontadirektiivi. Säännöksessä täsmennettäisiin niiden viranomaisten luetteloa, joille voimassa olevien muiden lakien kuten meripelastuslain, pelastuslain ja alusliikennepalvelulain mukaan tulee ilmoittaa vahingon vaarasta. Pykälässä säädetään nyt myös ilmoitusvelvollisuudesta suomalaisen aluksen ollessa Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.

### **11 luvun 3 §. Tarkemmat säännökset**

Pykälää vastaava säännös sisältyy nykyisen alusjätelain 3 §:ään ja 34 §:ään. Pykälä on aikaisempaa täsmällisempi.

Pykälän 1 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten, Helsingin sopimuksen tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi antaa tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) tämän luvun 1 §:ssä tarkoitettusta öljyvahingosta ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta; ja
- 2) tämän luvun 2 §:ssä tarkoitettusta muun haitallisen aineen päästöstä ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta.

Pykälän 2 momentin mukaan sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtiville aluksille voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella vastaavat tarkemmat säännökset ja Merenkulkulaitoksen määräyksillä vastaavat tekniset määräykset, kuin 1 momentin nojalla voidaan antaa Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä purjehtiville aluksille Marpol 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.

## **12 luku**

### **Valvonta**

#### **12 luvun 1 §. Viranomaiset**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 §:ää.

Pykälän 1 momentin mukaan tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat alusturvallisuuden valvontaviranomainen, Suomen ympäristökeskus ja alueellinen ympäristökeskus, rajavartiolaitos, tullilaitos ja poliisi. Näille viranomaisille on tässä laissa säädetty toimivaltuuksia alusjätelain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvomiseksi. Viranomaisten tehtävät on jaettu kuten voimassa olevassa alusjätelaissa usean viranomaisen kesken, jotka kuuluvat liikenne- ja viestintäministeriön, ympäristöministeriön ja sisäasiainministeriön hallinnonalaan. Laissa ehdotettu tehtävienjako perustuu viranomaisten asiantuntemukseen ja resursseihin sekä viranomaisten toimipaikkojen sijaintiin. Viranomaisten välistä valvontavastuuta ei olennaisesti ehdoteta muutettavaksi aiempaan verrattuna.

Merenkululaitoksessa toimiva alusturvallisuuden valvontaviranomainen valvoisi edelleen alusten toiminnan asiantuntijana aluksia satamissa ja merellä sekä sisävesialueella. Pääpaino alusturvallisuusviranomaisen valvonnassa olisi satamissa ja sisävesialueen osalta toiminnassa johtavana valvontaviranomaisena. Sen tehtäviä on täsmennetty ilmaan menevien päästöjen, kiinnittymisenestoaineiden ja sisävesialueella tapahtuvien päästöjen valvonnan osalta. Poliisi osallistuisi veteen menevien päästöjen valvontatehtäviin sekä Suomen aluevesillä että sisävesialueella.

Suomen ympäristökeskuksen tehtävät täsmentyvät sitä kautta, että laissa on yksityiskohtaisemmin yksilöity vesiin menevät päästöt kuten kemikaalipäästöt ja niiden torjunta. Suomen ympäristökeskus on johtava valvontaviranomainen aluksesta veteen menevien päästöjen valvonnassa Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Suomen ympäristökeskus lisäksi johtaa öljy- ja kemikaalipäästöjen torjuntatoimenpiteitä. Suomen ympäristökeskuksen kanssa valvontatehtävään osallistuu rajavartiolaitos, joka tekee valvontalentoseurantaa ja ottaa näytteitä. Rajavartiolaitokselle soveltuu tästä syystä öljypäästöjä kieltävien ja rajoittavien säännösten valvonta. Tämä valvontatehtävä on säädetty rajavartiolaitokselle jo aiemman alusjätelain öljypäästömaksusäännösten antamisen yhteydessä.

Tullilaitokselle kuuluisi Suomessa markkinoille saatettavien polttoaineiden laatua koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta. Poliisille kuuluisi aluksista veteen meneviä päästöjä koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta Suomen aluevesillä ja sisävesialueella.

Pykälän 2 momentin mukaan sen lisäksi, mitä muualla tässä laissa säädetään, liikenne- ja viestintäministeriö ja ympäristöministeriö huolehtisivat tämän lain mukaisen toiminnan yleisestä ohjauksesta, seurannasta ja kehittämisestä hallinnonalallaan. Ministeriöillä olisi myös yleinen vastuu siitä, että ne seuraavat lainsäädännön toimivuutta hallinnonalallaan ja ryhtyvät tarvittaessa toimenpiteisiin lainsäädännön muuttamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan vastuulla olisivat etenkin aluksen tavanomainen toiminta öljy-, kemikaali-, käymäläjätevesi- ja kiinteän jätteen ja osassa ilmaan meneviä päästöjä koskevat kysymykset sekä aluksen tavanomaiseen toimintaan liittyvät uudet

kansainväliset velvoitteet kuten aluksissa käytettävät kiinnittymisenestojärjestelmät. Ympäristöministeriön hallinnonalan vastuulla olisivat satamien vastaanottolaitteet ja satamien jätehuolto ja niitä koskevat maksut sekä osa ilmaan menevistä päästöistä. Kiinnittymisenestoaineita koskevat viranomaisvelvoitteet jakautuisivat ympäristöministeriön sekä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kesken. Koska sekä alusjätelain että valtioneuvoston alusjäteasetuksen muuttaminen edellyttää molempien hallinnonalojen myötävaikutusta, yhteistyö on välttämätöntä alusjätelain alalla. Muualla alusjätelaissa säädettäisiin mahdollisista muista ministeriöiden velvollisuuksista.

## **12 luvun 2 §.** *Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen valvontatehtävät*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 §:n 1 ja 2 momenttia. Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain ja alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain mukaista käytäntöä, mutta on aiempaa täsmällisempi. Pykälässä on uutta kiinnittymisenestoaineiden valvontatehtävä sekä johtavan valvontaviranomaisen asema sisävesialueella.

Pykälän 1 momentin mukaan alusturvallisuuden valvontaviranomainen valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista seuraavilta osilta. Valvontaa suoritetaan alusturvallisuuden valvontalain mukaisesti muiden aluksille satamassa tehtävien tarkastusten yhteydessä sekä sanotun lain ja tämän lain 12 luvun tarkastusvaltuuksien perusteella myös merellä ja sisävesialueella. Aluksen kunto ja rakenne saattavat olla tämän lain säännösten vastaisia. Lasti tai sen kuljettamistapa saattavat olla tämän lain säännösten vastaisia. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen valvoo aluksia alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) nojalla, ja alusjätelain alukseen kohdistuva valvontavaltuus onkin edellä mainittuun lakiin nähden sen 3 §:n 2 momentin nojalla täydentävä. Aluksen polttoaine saattaa laadultaan, koostumukseltaan tai säilytyspaikaltaan olla tämän lain säännösten vastaista tai aluksen puhdistusjärjestelmiin soveltumatonta. Aluksesta saattaa aiheutua kiellettyjä päästöjä veteen tai ilmaan. Aluksen suojaamiseen saatetaan käyttää kiellettyä haitallista kiinnittymisenestojärjestelmää ja aineita. Aluksen varusteet saattavat olla puutteelliset. Alusta ei ehkä käytetä siten kuin säännökset edellyttävät. Aluksen todistuskirjat ja muut asiakirjat eivät välttämättä täytä asetettuja vaatimuksia. Aluksella saatetaan laiminlyödä alusta koskevat ilmoitusvelvollisuudet. Alus saattaa rikkoa velvollisuutta jättää jätteet satamaan. Jos alusjätelain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvontatoimivallasta ei ole muualla alusjätelaissa toisin säädetty, valvontatoimivalta kuuluisi alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle. Säännöksellä pyritään varmistamaan, että kaikissa tilanteissa löytyy viranomainen, jonka tehtäviin kuuluu valvoa tästä laista aiheutuvia velvoitteita. Näissä kaikissa tilanteissa toimivaltainen valvova viranomainen on alusturvallisuuden valvontaviranomainen, joka on alusturvallisuuden valvontalain 5 §:n mukaan Merenkululaitoksen meriturvallisuudesta vastaava johtaja tai hänen määräämänsä merenkululaitoksen virkamies. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen toimivaltuudet eivät kuulu muulle Merenkululaitokselle. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen

toimivaltuudet valvoa kohdistuvat periaatteessa kaikkiin aluksiin kulkivatpa ne Suomen, muiden Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden tai kolmansien maiden lipun alla. Vaikka pääosa valvonnasta kohdistuu kauppamerenkulun aluksiin, niin toimivalta käsittää esimerkiksi myös erilaiset kalastusalukset, hallinnolliset alukset ja huviveneet.

Pykälän 2 momentin mukaan alusturvallisuuden valvontaviranomainen on johtava valvontaviranomainen ainoastaan valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista sisävesialueella. Aluksesta veteen menevien päästöjen valvonta sisävesialueella ehdotetaan laissa säädettäväksi alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle ja poliisille yhdessä. Valvontatehtävän määräytyminen edellä mainituille viranomaisille on luontevaa ottaen huomioon, että poliisiviranomaisen toiminta kattaa koko maan ja alusturvallisuuden valvontaviranomaisellakin on toimintaa ja vesillä tapahtuvan liikenteeseen liittyvää asiantuntemusta sisävesialueella etenkin suurimmilla järviolueilla. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen osallistuisi aluksesta veteen menevien päästöjen valvontaan myös merialueilla eli Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä, mutta niillä alueilla tämän luvun 3 §:n mukaisesti johtava valvontaviranomainen on Suomen ympäristökeskus ja muu valvonta olisi pääasiassa rajavartiolaitoksella ja Suomen aluevesien osalta täydentävästi myös poliisilla. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen, poliisin ja rajavartiolaitoksen valtuuksista merialueella säädetään tämän luvun 9 ja 10 §:ssä.

Satamavaltion toimivalta valvoa vieraan valtion lipun alla kulkevia aluksia perustuu osaksi Marpol 73/78 –yleissopimukseen ja sen liitteisiin sisältyviin artikloihin, kuten öljyn osalta Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 11 sääntöön ja alusjätteiden osalta alusjätedirektiiviin 2000/59/EY. Laajemmin satamavaltiotarkastuksista säädetään PSC-direktiivissä (Port State Control) ja sen perusteella annetussa laissa alusturvallisuuden valvonnasta (370/1995). Myös valvontadirektiivissä 2002/59/EY säädetään viranomaisten toimivallasta eräissä tapauksissa. Marpol yleissopimuksen I liitteen 11 säännön mukaan aluksen on toisen sopimuspuolen lainkäyttövallassa olevassa satamassa tai rannikon edustalla olevassa terminaalissa alistuttava sellaisen sopimuspuolen asianmukaisesti valtuuttamien virkamiesten tarkastuksiin liitteen mukaisesti. 11 säännön 1 kappaleessa kuvatuissa tilanteissa sopimuspuolen on ryhdyttävä sellaisiin toimiin, joilla varmistetaan, että alus ei lähde merelle, ennen kuin tilanne on korjattu tämän liitteen vaatimusten mukaisesti.

Tämän lain soveltaminen ja valvonta eroavat vesiliikennelain (463/1996) mukaisesta valvonnasta. Vesiliikennelain mukainen lain noudattamisen valvonta kuuluu Merenkululaitokselle, mutta vesiliikennelain mukaisten ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja torjumisen osalta lain noudattamisen valvonta kuuluu alueelliselle ympäristökeskukselle.

### **12 luvun 3 §. Suomen ympäristökeskuksen valvontatehtävät**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 §:n 1 ja 3 momenttia. Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain mukaista käytäntöä, mutta on aiempaa täsmällisempi. Pykälässä on uutta maininta johtavan valvontaviranomaisen asemasta Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. sisävesialueella.

Suomen ympäristökeskus on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista olipa kyse öljyn, haitallisten nestemäisten aineiden, kiinteiden jätteiden tai käymäläjäteveden veteen menevistä päästöistä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Johtavan valvontaviranomaisen tehtävänä on vastata valvonnan linjaratkaisuista kuten kohdistaa valvontaa, päättää resurssien puitteissa valvonnan määrästä ja päättää merkittäviin toimenpiteisiin ryhtymisestä valvonnassa tehtyjen havaintojen perusteella. Myös rajavartiolaitos valvoo mainittuja päästöjä, mutta Suomen ympäristökeskus ohjaa yleisesti ja joskus myös yksittäistapauksessa valvontaan käytettäviä voimavaroja kulloinkin meriympäristön suojelun kannalta tarkoituksenmukaiseksi katsottavalla tavalla. Rajavartiolaitos on esimerkiksi suorittanut Suomen ympäristökeskuksen toimeksiantosta muiden tehtäviensä ohessa päästövalvontalentoja, joilla pyritään etenkin öljypäästöjen havaitsemiseen ja varhaiseen torjuntaan avomerellä. Suomen ympäristökeskuksen valvontatoimivalta ulottuu mantereen rannasta merellä aina talousvyöhykkeen ulkorajaan saakka. Suomalaisten alusten vesiin menevien päästöjen valvonta muun valtion alueella kuuluu lähtökohtaisesti kansainvälisen oikeuden mukaisesti sille rantavaltiolle, jonka aluevesillä alus on.

Valvontaan liittyen ehdotetun öljyvahinkojen torjuntalain mukaan Suomen ympäristökeskus myös huolehtii öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisestä ja kehittämisestä ja vastaa alusöljyvahinkojen torjunnasta ja asettaa torjuntatöiden johtajan, jos alusöljyvahinko on sattunut tai sen vaara uhkaa Suomen vesialueella aavalla selällä tai talousvyöhykkeellä. Aluskemikaalivahingon osalta Suomen ympäristökeskus vastaa alusöljyvahinkojen torjunnasta ja asettaa torjuntatöiden johtajan, jos alusöljyvahinko on sattunut tai sen vaara uhkaa Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä.

### **12 luvun 4 §. Alueellisen ympäristökeskuksen valvontatehtävät**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 §:n 1 ja 3 momenttia. Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain mukaista käytäntöä.

Alueellinen ympäristökeskus valvoisi, että satamat laativat jätehuoltosuunnitelman. Alueellinen ympäristökeskus myös hyväksyy sille toimitetun jätehuoltosuunnitelman tämän lain vaatimusten mukaisesti. Alueellinen ympäristökeskus valvoo, että satamissa on aluksesta peräisin olevien jätteitä varten vastaanottolaitteet, jotka täyttävät lain vaatimukset. Sataman jätehuollon suunnittelun valvonta ei ehdotetun jätehuoltosuunnitelman ja ympäristöluvan yhteyden poistamista koskevan uudistuksen jälkeen enää perustuisi osaksi ympäristönsuojelulakiin, vaan alusjätelakiin ja jätelakiin. Alueellinen ympäristökeskus valvoisi

sataman jätehuoltoa koskevien maksujen laillisuutta. Maksujen valvonta koostuisi keskeisiltä osiltaan siitä, että maksut ovat alusjätedirektiivissä tarkoitettulla tavalla julkisia ja julkaistuja. Maksujen valvonta ei pääsääntöisesti ulotu maksujen tasoon. Alueellisilla ympäristökeskuksilla olisi satamissa valvontatehtäviä myös jätelain nojalla. Näitä tehtäviä ovat muita kuin aluksista peräisin olevia jätteitä koskevat valvontatehtävät. Alueellisilla ympäristökeskuksilla olisi jätelain nojalla myös kunnan hyväksymien satamia koskevien jätehuoltomääräysten valvontatehtävä, mutta tämä tehtävä kuuluisi ensisijaisesti kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle.

## **12 luvun 5 §. Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 §:n 4 momenttia. Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain mukaista käytäntöä. Rajavartiolaitoksen osallistuminen valvontaan itsenäisenä valvontaviranomaisena merkitsisi nyt, että se ei olisi millään vesialueella johtavan valvontaviranomaisen asemassa.

Pykälän mukaan rajavartiolaitos valvoo aluksesta veteen meneviä päästöjä koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Tämän toiminnan seurauksena syntyy tietoa, jonka perusteella rajavartiolaitos määrää tämän lain 3 luvun mukaisesti öljypäästömaksun. Rajavartiolaitoksella olisi alusjätelain mukaan itsenäinen alukselta veteen menevien päästöjen valvontatehtävä. Rajavartiolaitoksen on kuitenkin toiminnassaan otettava toiminnassaan huomioon, että Suomen ympäristökeskus on tämän luvun 3 §:n mukaan johtava valvontaviranomainen aluksesta veteen menevien päästöjen valvonnassa Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Tämä merkitsee, että rajavartiolaitos valvoo muitten tehtäviensä ohessa aluksilta veteen meneviä päästöjä. Tämän lisäksi rajavartiolaitos suorittaa Suomen ympäristökeskuksen toimeksiannosta muiden tehtäviensä ohessa päästövalvontalentoja, joilla pyritään etenkin öljypäästöjen havaitsemiseen ja varhaiseen torjuntaan avomerellä. Suomen ympäristökeskuksen johtovastuun kautta pyritään ohjaamaan valvontaan käytettäviä voimavaroja meriympäristön suojelun kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla. Rajavartiolaitoksen ja Suomen ympäristökeskuksen valvontatoimivalta ulottuvat merellä mantereen rannasta aina talousvyöhykkeen ulkorajaan saakka. Suomalaisen alustan vesiin menevien päästöjen valvonta muun valtion alueella kuuluu kansainvälisen oikeuden mukaisesti lähtökohtaisesti sille rantavaltiolle, jonka aluevesillä alus on. Sisävesialueella aluksesta veteen menevien päästöjen valvonnassa johtovastuu olisi tämän luvun 1 §:n mukaan alusturvallisuuden valvontaviranomaisella ja sen ohella myös poliisilla olisi sisävesialueella valvontatehtävä tämän luvun 7 §:n mukaisesti.

Rajavartiolaitos valvoo lähinnä öljypäästöjä ja vastaa itsenäisesti öljypäästömaksujen määräämisestä. Rajavartiolaitoksen valvontatoimivaltaa ei kuitenkaan ole rajattu ainoastaan öljypäästöihin, koska toisinaan saattaa esiintyä myös muita valvontatilanteita. Niiden osalta rajavartiolaitoksen tehtävänä on kuitenkin yleensä antaa virka-apua tämän luvun 9 ja 10 §:n mukaisten valtuuksien puitteissa.

## **12 luvun 6 §. Tullilaitoksen valvontatehtävät**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 §:n 4 momenttia. Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain mukaista käytäntöä. Tullilaitoksen osallistuminen valvontaan itsenäisenä valvontaviranomaisena merkitsisi nyt, että sen itsenäisen valvontaviranomaisen asemaa olisi täsmennetty Suomessa markkinoille saatettavien polttoaineiden valvontaan.

Pykälän mukaan tullilaitos valvoisi Suomessa markkinoille saatettavien polttoaineiden laatua koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista. Tullilaitoksen valvonnan piiriin kuuluvat säännökset sisältyvät aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan alusjätelain 7 lukuun. Valvonta tapahtuu ottamalla ja analysoimalla polttoaineiden laadun määrittämiseksi näytteitä varastoilta ja jakelupisteiltä. Tullilaitos on harjoittanut vastaavaa valvontaa myös voimassa olevan alusjätelain aikana. Lisäksi tullilaitoksella olisi haitallisten aineiden kuljetuksen valvontaan kuuluvia tarkastustehtäviä, jotka se suorittaisi alusturvallisuuden valvontaviranomaisen pyynnöstä virka-avun luonteisesti.

## **12 luvun 7 §. Poliisin valvontatehtävät**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 §:n 4 momenttia. Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain mukaista käytäntöä. Poliisin osallistuminen valvontaan itsenäisenä valvontaviranomaisena merkitsisi nyt, että sen itsenäisen valvontaviranomaisen asemaa olisi täsmennetty sisävesialueella, mutta sillä olisi valvontaviranomaisen asema myös Suomen vesialueella. Poliisilla ei olisi millään vesialueella johtavan valvontaviranomaisen asemaa.

Pykälän mukaan poliisi valvoisi aluksesta veteen meneviä päästöjä koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista sisävesialueella. Poliisin tehtäviin kuuluisi päästöjen valvonta sisävesialueella ja huviveneiden valvonta laajemminkin. Poliisin valvontatoimivaltaa ja velvollisuuksia arvioitaessa on kuitenkin otettava huomioon, että Merenkululaitoksessa toimiva alusturvallisuuden valvontaviranomainen on tämän luvun 2 §:n mukaan johtava valvontaviranomainen aluksesta veteen meneviä päästöjä koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnassa sisävesialueella. Poliisin tämän lain mukainen toimivalta on perusteltua, koska poliisiviranomainen toimii eri puolilla maata. Vastaavissa tehtävissä merellä toimivalla rajavartiolaitoksella ei pääsääntöisesti ole toimintaa sisävesialueella. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisella on toimintaa sisävesillä ja sillä on myös tarvittavaa vesillä tapahtuvan liikenteen asiantuntemusta etenkin suurimmilla järviolueilla. Poliisin osallistuminen valvontaan voisi tarkoittaa paikallista päästöjen olemassaolon ja laajuuden selvittämistä joko alusturvallisuuden valvontaviranomaisen pyynnöstä tai omasta aloitteesta.



Tämän lain mukaiseen valvontatehtävään ei kuulu torjuntavastuuta, vaan torjunnasta säädettäisiin öljyvahinkojen torjuntalaissa. Sisävesialueella alusöljyvahinkojen torjunnasta öljyvahinkojen torjuntalain mukaan vastaa ensi sijassa alueen pelastustoimi ellei Suomen ympäristökeskus vahingon tai vaaran suuruuden takia ota torjuntaa vastuulleen. Aluskemikaalivahinkojen torjunnasta sisävesialueella vastaa Suomen ympäristökeskus.

Poliisi osallistuisi aluksesta veteen menevien päästöjen valvontaan myös Suomen aluevesillä, vaikka Suomen aluevesillä johtavana valvontaviranomaisena on tämän luvun 3 ja 5 §:n mukaisesti Suomen ympäristökeskus ja muu valvontavastuu rajavartiolaitoksella ja alusturvallisuuden valvontaviranomaisella. Poliisin, rajavartiolaitoksen ja alusturvallisuuden valvontaviranomaisen valtuuksista merialueella säädetään tämän luvun 9 ja 10 §:ssä. Poliisin tehtävä tämän lain mukaisessa valvonnassa Suomen aluevesillä olisi lähinnä toimia virka-apua antavana ja tutkivana viranomaisena.

## **12 luvun 8 §. *Virka-apu***

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 §:n 4 momenttia. Säännös vastaa nykyisen alusjätelain mukaista käytäntöä, mutta siinä on erikseen mainittu eräitä viranomaisia, joiden asema on keskeinen myös alusten tavanomaisen toiminnan turvaamisessa poikkeustilanteissa ja ympäristövahinkojen ennalta ehkäisemisessä.

Pykälän mukaan Ilmatieteen laitoksen, Merentutkimuslaitoksen, puolustusvoimien, lääninhallituksen ja Tiehallinnon olisi annettava valvontaviranomaiselle tämän lain mukaisen tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen. Valvontaviranomaiset voivat pyytää virka-apua tarvittaessa säännöksessä mainituilta virka-apua antavilta viranomaisilta. Tämän lisäksi virka-apua antavat viranomaiset voivat ilmoittaa havaitsemistaan tämän lain vastaisuuksista valvoville viranomaisille.

Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen virka-apu voi puolestaan liittyä aaltoennusteiden ja öljynleviämisenennusteiden laatimiseen sekä säätietojen välittämiseen Suomen ympäristökeskukselle, rajavartiolaitokselle ja alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle. Puolustusvoimat, poliisi, lääninhallitus ja Tiehallinto turvaavat tarvittaessa pääsyn vaikeakulkuihin kohteisiin ja niillä on yleiset valtuudet yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi ja pakotoimiin. Valvontaviranomaiset antavat virka-apua myös valvontavastuunsa ulkopuolella varsinaisessa valvontavastuussa olevalle viranomaiselle. Niinpä alusturvallisuuden valvontaviranomainen, Suomen ympäristökeskus, alueellinen ympäristökeskus, rajavartiolaitos, tullilaitos ja varsinkin poliisi antavat virka-apua toimivaltaansa kuuluvissa asioissa.

Pykälän 2 momentin mukaan virka-apusta öljypäästömaksun määräämistä koskevassa asiassa säädetään tämän lain 3 luvun 8 §:ssä.

**12 luvun 9 §.** *Aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin kohdistuva valvonta ja tapahtuneiden päästöjen selvittäminen sekä toiminta kun on välittömän vesien pilaantumisen vaara Suomen vesialueella tai sen ulkopuolella*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 5 §:ää. Sen sijaan alusten kulun rajoittamisesta nykyisen alusjätelain 4 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa säädetään nykyisin alusliikennepalvelulaissa (623/2005), erityisesti lain 17 §:ssä.

Ehdotettu pykälä koskisi päästöjen valvontaa tilanteessa, jossa ulkomainen alus on satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella tai purjehtii Suomen vesialueella, kuitenkin 12 luvun 10 §:ssä säädetyn aluemerta koskevin poikkeuksin. Suomalaisen aluksen osalta pykälän soveltamisalaa ei olisi alueellisesti rajoitettu lainkaan, vaan se koskisi suomalaista alusta sekä Suomen vesialueella että sen ulkopuolella. Ulkomaisten alusten osalta sääntely perustuu muun muassa YK:n merioikeusyleissopimuksen (SopS 49—50/1996) 220 artiklan 1 kappaaleeseen, jonka mukaan satamavaltiolla on laajat valtuudet ryhtyä toimenpiteisiin ulkomaista alusta kohtaan, kun alus on vapaaehtoisesti valtion satamassa.

Pykälän 1 momentin mukaan aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin kohdistuvasta valvonnasta ja siihen liittyvästä tarkastuksesta ja muista toimenpiteistä Suomen vesialueella ja suomalaisen aluksen osalta myös Suomen vesialueen ulkopuolella säädetään alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995). Pykälän 1 momentti sisältäisi alusjätelain ja alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain soveltamisalojen rajausta selventävän säännöksen. Alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain soveltamisalan piiriin kuuluu alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten valvonta. Alusturvallisuuden käsite määritellään alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 §:ssä siten, että käsitteeseen kuuluu aluksen merikelpoisuus, aluksen turvallinen käyttö ja turvalliseen käyttöön liittyvät johtamisjärjestelmät, laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä sekä aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen. Alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia sovelletaan sen 4 §:n mukaan alukseen, jota käytetään kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella sekä suomalaiseen alukseen myös Suomen vesialueen ulkopuolella. Alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain säätämisen jälkeen alusjätelakiin jäivät edelleen säännökset päästöjen valvonnasta, näytteiden otosta öljyn tai muun vahingollisen aineen alkuperän selvittämiseksi sekä matkan keskeyttämiseksi liikennerajoituksen toimeenpanemiseksi.

Tapahtuneiden päästöjen selvittämiseen sovellettaisiin alusjätelakia. Toimivaltaisia viranomaisia olisivat Merenkululaitoksen alusturvallisuusasioita hoitavan yksikön päällikkö tai hänen määräämänsä virkamies eli alusturvallisuuden valvontaviranomainen (sama viranomainen kuin alusturvallisuuslaissa) sekä rajavartiolaitos ja poliisi. Viranomaisilla olisi pykälän 2 momentin mukaan tapahtuneiden päästöjen selvittämiseksi oikeus suorittaa aluksella muita kuin alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain mukaisia tarkastuksia. Nämä tarkastukset sisältäisivät esimerkiksi näytteiden oton vedessä havaitun öljyn

tai muun vahingollisen aineen alkuperän selvittämiseksi, tietojen vaatimisen alukselta tai aluksen öljy- ja jätepäiväkirjojen tarkastuksen.

Pykälän 2 momentin mukaan alusturvallisuuden valvontaviranomaisella sekä rajavartiolaitoksella ja poliisilla olisi oikeus tapahtuneiden päästöjen tai haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien selvittämiseksi suorittaa suomalaisella aluksella muita tarkastuksia, kuten ottaa näytteitä vedessä havaitun öljyn tai muun vahingollisen aineen alkuperän selvittämiseksi tai kiinnittymisenestojärjestelmän ominaisuuksien selvittämiseksi. Sama koskee ulkomaista alusta sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella tai sen purjehtiessa Suomen vesialueella, Suomen aluemerellä purjehtivan aluksen osalta kuitenkin 12 luvun 10 §:ssä säädettyin edellytyksin.

Pykälän 3 momentin mukaan, jos tapahtuneiden päästöjen tai vaarallisten kiinnittymisenestojärjestelmien selvittäminen sitä vaatii taikka jos on perusteltua syytä epäillä, että aluksen matkaan jostakin muusta kuin aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin liittyvästä syystä liittyy välitön vesien pilaantumisen vaara, alusturvallisuuden valvontaviranomainen sekä rajavartiolaitos ja poliisi voi pysäyttää aluksen sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella. Sama koskee suomalaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella tai sen ulkopuolella ja ulkomaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella, Suomen aluemerellä purjehtivan aluksen osalta kuitenkin 12 luvun 10 §:ssä säädettyin edellytyksin. Pykälän 3 momentin mukaan viranomaisilla olisi oikeus pysäyttää alus tapahtuneiden päästöjen selvittämiseksi tai jos alus ei noudata alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 4 §:n nojalla määrättyä rajoitusta. Sana pysäyttäminen sisältää vakiintuneen tulkin mukaan myös oikeuden ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin, mukaan lukien oikeuden pidättää alus.

Viranomaiset voisivat pykälän 3 momentin nojalla pysäyttää aluksen myös, kun olisi selviä perusteita epäillä, että aluksen matkaan jostakin erityisestä syystä liittyy välitön vesien pilaantumisen vaara. Näin pysäyttämisoikeutta voitaisiin käyttää jo ennaltaehkäisevästi tarvitsematta odottaa, että rikkomus on jo tapahtunut. Ennaltaehkäisevä pysäyttämisoikeus alusjätelain nojalla rajoituisi muihin kuin aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin liittyviin syihin. Näiden syiden perusteella alus voidaan pysäyttää ennaltaehkäisevästi alusturvallisuuden valvontalain 14 §:n perusteella.

Vesien välitön pilaantumisvaara voi kuitenkin aiheutua myös muusta kuin aluksen rakenteissa tai varusteissa olevasta viasta. Alusjätelain ennaltaehkäisevää säännöstä voitaisiin soveltaa esimerkiksi tilanteissa, joissa aluksen jätessäliö on liian täynnä, jotta alus voisi jatkaa matkaansa seuraavaan satamaan tyhjentämättä välillä säiliötä. Ennaltaehkäisevä pysäytys-oikeus mahdollistaisi tällöin myös 10 luvussa säädetyn alusjätteiden jättöpakon valvonnan, tätä koskeva säännös on 12 luvun 15 §:ssä. Pykälän 3 momentti sisältää myös oikeuden ottaa näytteitä aluksen rungosta tapauksissa, jossa on voitava selvittää, onko alukseen käytetty haitallista kiinnittymisenestojärjestelmää, kuten TBT-maalia.

Pykälän 4 momentin mukaan tämän pykälän 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen toimenpiteiden koskevat 1 luvun 5 §:n säännös huomioon ottaen vain soveltuvin osin puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksia. Ehdotetun lain 1 luvun 6 §:ssä taas säädettäisiin, että vieraan valtion omistaman aluksen tai sota-aluksen oikeudelliseen asemaan sovelletaan, mitä siitä kansainvälisten sopimusten mukaan säädetään. Merioikeusyleissopimuksen 236 artiklan mukaan yleissopimuksen määräyksiä meriympäristön suojelusta ja säilyttämisestä ei sovelleta sota-aluksiin tai muihin valtion omistamiin tai käyttämiin aluksiin, joita käytetään kyseisellä hetkellä muihin kuin valtion kaupallisiin tehtäviin.

Pykälän 5 momentin mukaan tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulottuisi kotirauhan suojaamiin tiloihin. Aluksessa kotirauhan suojaamia tiloja ovat asuintilat, eikä niihin yksityisyyden perustuslaillisten suojan takia ulottuisi tämän lain mukainen viranomaisen tarkastusoikeus.

Ehdotetut säännökset vastaavat voimassa olevan alusjätelain säännöksiä lukuun ottamatta haitallisia kiinnittymisenestoaineita koskevaa tarkastusoikeuden laajennusta ja kotirauhan suojaa koskevaa täsmennystä. Perusteena edelliselle muutokselle on kansainvälisten kiinnittymisenestoaineita koskevien velvoitteiden saattaminen Suomessa kansallisesti voimaan. Perusteena jälkimmäiselle muutokselle ovat perustuslakivaliokunnan yksityisyyden suojaa koskevat perusoikeuskannanotot.

**12 luvun 10 §.** *Oikeus suorittaa tarkastuksia, saada tietoja ja pysäyttää alus Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 5 a §:ää. Sen sijaan alusten kulun rajoittamisesta nykyisen alusjätelain 4 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa säädetään nykyisin alusliikennepalvelulaissa (623/2005), erityisesti lain 17 §:ssä.

Pykälän säännöksiä sovellettaisiin suomalaiseen alukseen myös silloin, kun alus purjehtii Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä. Sama sääntely ei kuitenkaan ole mahdollinen ulkomaisen aluksen osalta silloin, kun alus purjehtii Suomen aluemerellä, koska silloin rantavaltion on noudatettava merioikeusyleissopimuksen 220 artiklassa asetettuja rajoituksia toimivallan osalta. Suomalaisen ja ulkomaisen aluksen kohtelussa olisi siten eroja silloin, kun ne purjehtivat Suomen aluemerellä.

Silloin, kun ulkomainen alus purjehtii Suomen sisäisillä aluevesillä taikka sisävesialueella, olisi kuitenkin voitava soveltaa Suomen lainsäädäntöä ilman rajoituksia. Koska merioikeusyleissopimuksen tämän lakiehdotuksen yhteydessä käsiteltävät artikkelit koskevat nimenomaan valtion aluemerta, yleissopimuksen ei voida katsoa rajoittavan Suomen lainkäyttövaltaa ulkomaisiin aluksiin nähdessä edellä mainituilla sisäisillä vesialueilla. Tältä osin voitaisiin siten soveltaa ulkomaisiin aluksiin samoja säännöksiä kuin suomalaisiin aluksiin.

Ehdotetun alusjätelain 12 luvun 10 § koskisi ulkomaista alusta, joka purjehtii Suomen aluemerellä ja joka on siellä aiheuttanut päästöjä. Pykälä sisältäisi merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 2 kappaleeseen perustuvat säännökset. Pykälän 1 momentin mukaan alusturvallisuuden valvontaviranomaisella sekä rajavartioviranomaisella ja poliisilla olisi oikeus ryhtyä 12 luvun 9 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettuihin toimenpiteisiin silloin, kun on selviä perusteita epäillä, että aluemerellä purjehtiva ulkomainen alus on siellä ollessaan aiheuttanut päästöjä tai käyttänyt haitallista kiinnittymisenestojärjestelmää.

Yleissopimukseen perustuva edellytys toimenpiteisiin ryhtymiselle olisi, että on selviä perusteita epäillä (clear grounds for believing), että aluksella on syyllistytty rikkomukseen. Mainitun edellytyksen tarkoituksena on luoda jonkinlainen tasapaino yhtäältä alusten vapaan kulun turvaamisen ja toisaalta toimenpiteisiin ryhtymisen oikeutuksen välillä. Kansainvälisesti ei ole määritelty tarkkaan, mitkä seikat voisivat muodostaa selvät perusteet epäilykselle. Käsitteelle joudutaan pitkälti antamaan sisältö käytännön tilanteissa kokonaisharkinnan perusteella. Käsitteen tulkinta voi myös konkretisoitua Itämeren maiden viranomaisyhteistyön puitteissa ja muiden maiden kokemusten valossa. Selvänä perusteena epäilylle voidaan kuitenkin esimerkiksi pitää ilmapäivävalvonnassa tehtyä havaintoa aluksen liikkeistä ja siihen selkeästi liittyvästä öljyhavainnosta vedessä.

Pykälän 1 momentin mukaan, kun on perusteltua syytä epäillä, että Suomen aluemerellä kulkeva ulkomainen alus on ollessaan Suomen aluemerellä aiheuttanut päästöjä tai käyttänyt haitallista kiinnittymisenestojärjestelmää, alusturvallisuuden valvontaviranomainen sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat ryhtyä kaikkiin 12 luvun 9 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettuihin toimenpiteisiin.

Pykälän 2 momentin mukaan alusturvallisuuden valvontaviranomainen sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat vaatia alukselta tietoja aluksesta, aluksen rekisteröintisatamasta, satamasta, jossa se on viimeksi käynyt, ja satamasta, jonne se on matkalla, sekä muita tietoja sen toteamiseksi, onko säännöksiä rikottu.

Edellytyksenä on, että on perusteltua syytä epäillä, että Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä kulkevalta ulkomaiselta alukselta on Suomen talousvyöhykkeellä rikottu tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä.

Pykälän 3 momentin mukaan edellä 2 momentissa tarkoitettussa tapauksessa alusturvallisuuden valvontaviranomainen sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat tarkastaa aluksen, jos momentissa tarkoitettujen säännösten rikkomisesta seuraa huomattava päästö, joka aiheuttaa merkittävää meriympäristön pilaantumista tai sen vaaraa, ja alus on kieltäytynyt antamasta tietoja tai aluksen antamat tiedot ovat selvästi ristiriidassa tosiasiallisen tilanteen kanssa ja olosuhteet muutoin antavat aihetta tarkastukseen.

Pykälän 4 momentin mukaan alusturvallisuuden valvontaviranomainen sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat pysäyttää Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä kulkevan ulkomaisen aluksen, jos on ilmeistä, että alukselta on Suo-

men talousvyöhykkeellä rikottu tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä siten, että päästöstä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerén tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilte huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Pykälän 5 momentin mukaan edellä 2 — 4 momentissa säädetyin edellytyksin momenteissa tarkoitettut toimenpiteet voidaan kohdistaa myös sellaiseen Suomen talousvyöhykkeellä kulkevaan ulkomaiseen alukseen, jolta epäillään riko-  
tun tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä Suomen aluemerellä.

Pykälän 6 momentin mukaan tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulotu kotirauhan suojaamiin tiloihin.

Pykälällä ei muutettaisi voimassa olevan alusjätelain (300/1979) sisältöä muuten, kuin että säännöksen puuttumisedellytyksiin lisättäisiin haitallisia kiinnitysmisenestoaineita koskevien säännösten rikkominen ja kotirauhan suojaa koskeva tarkastusoikeuden rajoitus. Aluksen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella tai sen purjehtiessa Suomen vesialueella alusturvallisuuden valvontaviranomaisella sekä rajavartioviranomaisella ja poliisilla olisi alusjätelain 12 luvun mukaisin edellytyksin oikeus tapahtuneiden päästöjen selvittämiseksi tarkastaa alus, ottaa näytteitä aluksesta sekä kieltää aluksen matka. Käsite Suomen vesialue kattaa sisäisten aluevesien ja aluemerén lisäksi myös sisävesialueet.

Valtionaluksiin kohdistuvien toimenpiteiden osalta on otettava huomioon alusjätelakiin sisältyvät erityismääräykset. Alusjätelain säännösten estämättä noudatettava, mitä vieraan valtion omistaman aluksen tai sota-aluksen oikeudellisesta asemasta on kansainvälisten sopimusten mukaan määrätty. Säännöksellä viitataan muun muassa merioikeusyleissopimuksen 236 artiklaan, jonka mukaan yleissopimuksen määräyksiä meriympäristön suojelusta ja säilyttämisestä ei sovelleta sota-aluksiin, apualuksiin tai muihinkaan valtion omistamiin tai käyttämiin aluksiin tai ilma-aluksiin, joita käytetään kyseisellä hetkellä muihin kuin valtion kaupallisiin tehtäviin. Artiklan mukaan jokaisen valtion tulee kuitenkin asianmukaisin toimin, jotka eivät heikennä alusten toimintaa tai toimintamahdollisuuksia, huolehtia siitä, että tällaiset alukset toimivat merioikeusyleissopimuksen mukaisesti, siinä määrin kuin on kohtuullista ja tarkoituksenmukaista.

Alusjätelain 1 luvun 5 §:n ja 12 luvun 9 §:n 4 momentin mukaisesti 12 luvun 9 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettut toimenpiteet koskevat vain soveltuvien osin Suomen puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksia myös siltä osin kuin ne perustuvat 3 luvun 10 §:ssä olevaan viittaussäännöksen. Toimet on aina suoritettava siten, ettei alukselle aiheudu tarpeetonta viivytystä.

Alusjätelain 12 luvun 10 §:ään sisältyvät talousvyöhykkeen perustamisen johdosta aiemmin lisätyt 2—5 momentit. Ne koskevat yhtäältä ulkomaista alusta, joka purjehtii Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä ja jolta epäillään

rikotun alusjätelainsäädäntöä Suomen talousvyöhykkeellä, ja toisaalta ulkomaista alusta, joka purjehtii Suomen talousvyöhykkeellä ja jolta epäillään rikotun alusjätelainsäädäntöä Suomen aluemerellä ennen talousvyöhykkeelle saapumista. Momentit perustuvat merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 3, 5 ja 6 kappaleeseen. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen sekä rajavartiolaitos ja poliisi voisivat pykälän mukaan ryhtyä erilaisiin täytäntöönpanotoimenpiteisiin rikkomuksen luonteen ja sen seurauksien perusteella. Kysymykseen voisi tulla tietojen vaatiminen alukselta, aluksen tarkastaminen tai jopa aluksen pysäyttäminen.

Pykälän 2 momentti perustuisi merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 3 kappaleeseen. Momentti koskisi tilannetta, jossa on perusteltua syytä epäillä, että ulkomaiselta alukselta on rikottu alusjätelainsäädäntöä Suomen talousvyöhykkeellä. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisella sekä rajavartiolaitoksella ja poliisilla olisi silloin oikeus vaatia aluemerellä tai talousvyöhykkeellä purjehtivalta alukselta tietoja aluksesta, sen rekisteröintisatamasta, satamasta, jossa se on viimeksi käynyt, ja satamasta, jonne se on matkalla, sekä muita tietoja sen toteamiseksi, onko säännöksiä rikottu. Jos meressä on havaittu öljypäästöjä ja on perusteltua syytä epäillä, että ne ovat peräisin tietyltä alukselta, voitaisiin esimerkiksi vaatia tietoja aluksen öljypäiväkirjasta. Öljypäiväkirjan merkinnät voisivat antaa perusteen lisätutkimuksille, jos pykälän 3 momentin edellytykset muuten täyttyvät.

Pykälän 3 momentti perustuisi merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 5 kappaleeseen, jossa määritellään, missä tilanteissa rantavaltion viranomaiset voivat tarkastaa aluemerellä tai talousvyöhykkeellä purjehtivan ulkomaisen aluksen. Momentti sisältäisi vastaavasti säännökset niistä edellytyksistä, joiden tulee olla olemassa, jotta alus voidaan tarkastaa. Perusedellytyksenä olisi, että on perusteltua syytä epäillä, että alusjätelainsäädännön vastaisesta teosta seuraa huomattava päästö, joka aiheuttaa merkittävää meriympäristön pilaantumista tai sen vaaraa. Lisäksi edellytettäisiin, ettei alukselta ole saatu 2 momentissa tarkoitettuja tietoja tai että saadut tiedot ovat selvästi ristiriidassa tosiasiallisen tilanteen kanssa. Olosuhteiden tulisi muutoinkin olla sellaiset, että ne antavat aiheutta tarkastukseen.

On huomattava, että ehdotetussa 12 luvun 10 §:n 3 momentissa tarkoitettu viranomaisten tarkastusoikeus alusjätelain perusteella olisi laajempi kuin mistä saman pykälän 1 momentissa säädetään. Tarkastusoikeus 12 luvun 10 §:n 3 momentin tilanteissa sisältäisi myös epäiltyyn päästöön liittyvän, aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin kohdistuvan tarkastuksen eli tarkastuksen, joka Suomen vesialueella ja suomalaisen aluksen osalta myös Suomen vesialueen ulkopuolella suoritetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) perusteella. Alusturvallisuuden valvonnasta annettuun lakiin ei ehdoteta säännöksiä ulkomaiseen alukseen Suomen talousvyöhykkeellä kohdistuvasta toimivallasta, joten alukseen puuttumisen edellytyksistä säädettäisiin tältä osin ainoastaan alusjätelaissa.

Pykälän 4 momentti perustuisi merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleeseen, joka myöntää rantavaltiolle tietyissä tilanteissa pitkälle menevän toimivallan ryhtyä toimenpiteisiin ulkomaista alusta kohtaan. Momentin mukaan alusturvallisuuden valvontaviranomainen sekä rajavartiolaitosviranomainen ja poliisi voisivat pysäyttää aluksen. Pysäyttämisen merkitys olisi tässä yhteydessä sama kuin 12 luvun 10 §:n 1 momentissa eli alus voitaisiin esimerkiksi pidättää ja alusta kohtaan voitaisiin ryhtyä muihin oikeudellisiin toimenpiteisiin. Jos aluksen pidättäminen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä ei olisi riittävä toimenpide, alus voitaisiin myös ohjata suomalaiseen satamaan.

Ehdotetussa 4 momentissa tarkoitettuihin toimenpiteisiin ryhtyminen edellyttäisi merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen mukaisesti, että on ilmeistä, että alukselta on talousvyöhykkeellä rikottu alusjätelainsäädäntöä siten, että päästöistä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille tai Suomen aluemereren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa. Kussakin yksittäistapauksessa olisi ennen toimenpiteisiin ryhtymistä voitava todeta, että tapahtuneesta rikkomuksesta on olemassa selvää objektiivista näyttöä, jota on esimerkiksi voitu saada alukselta vaadittujen tietojen tai aluksen tarkastuksen yhteydessä.

Pysäyttämisen edellytyksenä on myös, että päästöistä aiheutuu huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille tai Suomen aluemereren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille. Merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 5 kappaleessa tarkoitettu merkittävä meriympäristön pilaantuminen tai sen vaara ei välttämättä aina täyttäisi artiklan 6 kappaleessa asetettuja edellytyksiä sille, että rantavaltio ryhtyy alusta kohtaan 5 kappaleessa tarkoitettua pidemmälle meneviin toimenpiteisiin. Merioikeusyleissopimukseen sisältyvä talousvyöhykettä koskeva sääntely on tarkoitettu sovellettavaksi merivyöhykkeellä, joka voi ulottua 200 meripeninkulman etäisyydelle rantavaltion perusviivasta ja joka siten voi muodostua varsin laajaksi. Jos ulkomainen alus ei tule vapaaehtoisesti rantavaltion satamaan ja aluksesta talousvyöhykkeellä tapahtuneesta päästöstä ei aiheudu asianomaiselle rantavaltiolle 6 kappaleessa tarkoitettuja vaikutuksia, 5 kappaleella pidemmälle meneviin toimenpiteisiin ryhtyminen päästön johdosta kuuluu aluksen lippuvaltion yksinomaiseen toimivaltaan. Suomen talousvyöhykkeen osalta on todettava, että se jäisi maantieteellisten olosuhteiden vuoksi suhteellisen kapeaksi. Suuri osa havaituista päästöistä sellaisilla Suomen lähialueilla, jotka talousvyöhyke kattaa, onkin sijoittunut aivan aluevesirajan tuntumaan ja siten jopa lähemmäksi kuin 12 meripeninkulman etäisyydelle rannikon perusviivasta. Päästön vaikutukset olisi kuitenkin aina arvioitava tapauskohtaisesti.

Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille tai aluemereren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille aiheutuvan huomattavan vahingon tai sen vaaran osoittaminen ei välttämättä kaikissa tilanteissa ole mahdollista heti päästön tapahduttua. Lähtökohtana aluksen pysäyttämisen edellytyksiä arvioitaessa voitaisiinkin pitää korkeaa todennäköisyyttä tällaisen vahingon tai sen vaaran syntymiselle aikaisempien kokemusten ja tieteellisten selvitysten perusteella.



Jos esimerkiksi öljypäästö on tapahtunut talousvyöhykkeellä siten, että öljy merivirtojen tai tuulen suunnan johdosta uhkaa ajautua rantaan, voitaisiin lähteä siitä, että momentissa asetetut edellytykset täyttyvät.

Aluksen pysäyttämisen yhteydessä olisi myös otettava huomioon merioikeusyleissopimuksen XII osan 7 osaston määräykset, jotka muun muassa koskevat sopimusvaltion velvollisuuksia täytäntöönpanovaltuuksien käytössä ulkomaisten alusten osalta. Tähän esitykseen sisältyvät myös näistä määräyksistä johtuvat alusjätelain muutosehdotukset.

Pykälän 5 momentin mukaan 2—4 momentin mukaisiin toimenpiteisiin voitaisiin ryhtyä myös, kun ulkomainen alus purjehtii Suomen talousvyöhykkeellä ja alukselta epäillään rikotun alusjätelainsäädäntöä Suomen aluemerellä ennen aluksen saapumista Suomen talousvyöhykkeelle. Merioikeusyleissopimuksen 220 artiklassa ei säännellä nimenomaisesti puuttumista ulkomaiseen alukseen sen purjehtiessa talousvyöhykkeellä sen jälkeen, kun epäilty rikkomus on tapahtunut rantavaltion aluemerellä. On kuitenkin katsottava, että rantavaltion oikeudet eivät tällaisessa tilanteessa voi olla rajoitetummat kuin silloin, kun epäilty rikkomus on tapahtunut talousvyöhykkeellä. Muussa tapauksessa alus voitaisiin tarkastaa ja pysäyttää vain, jos merioikeusyleissopimuksen 111 artiklassa määritellyt välittömän takaa-ajon edellytykset täyttyvät.

**12 luvun 11 §.** *Velvollisuus välttää aiheetonta viivytystä ja vähemmän haitan periaate*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 5 b §:ää.

Ehdotettu pykälä vastaisi voimassa olevaa alusjätelakia (300/1979). Pykälän 2 - 5 momentit perustuvat merioikeusyleissopimuksen (UNCLOS) 226 artiklaan, joka sisältää ulkomaisten alusten tutkimiseen liittyviä määräyksiä.

Merioikeusyleissopimuksen 226 artikla edellyttää, että ulkomaista alusta ei saa viivyttaa kauempaa kuin tutkimusten tekeminen vaatii. Tästä säädettäisiin kaikkien alusten osalta pykälän 1 momentissa.

Pykälän 2 momentin mukaan ulkomaisen aluksen tarkastus tulisi 226 artiklan mukaisesti rajoittaa sellaisten todistusten ja muiden asiakirjojen tarkastamiseen, joita alukselta Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten mukaan vaaditaan. Aluksen saisi tarkastaa tarkemmin vasta mainitun tutkimuksen jälkeen ja silloinkin vain, jos on perusteltua syytä epäillä, että aluksen tai sen varusteiden kunto poikkeaa olennaisesti asiakirjojen tiedoista, tai asiakirjojen tiedot eivät riitä vahvistamaan tai todentamaan epäiltyä säännösten rikkomista tai aluksessa ei ole voimassa olevia vaadittavia todistuksia tai asiakirjoja.

Siinäkin tapauksessa, että tutkimukset osoittavat rikkomuksen tapahtuneen, aluksen olisi pykälän 3 momentin mukaan annettava jatkaa matkaa viipymättä.

Merioikeusyleissopimuksen 226 artiklan mukaan on kuitenkin mahdollista asettaa matkan jatkamiselle kohtuullisena pidettäviä ehtoja esimerkiksi edellyttämällä takuuta tai muuta soveliasta rahavakuutta tai kieltää tietyissä tilanteissa aluksen matkan jatkaminen tai asettaa matkan jatkamisen edellytykseksi, että alus siirretään lähimmälle sopivalle korjaustelakalle. Vakuuden asettamisesta säädettäisiin 12 luvun 12 §:ssä. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen voisi 4 momentin mukaan kieltää aluksen matkan jatkamisen tai asettaa matkan jatkamisen ehdoksi, että alus siirretään lähimmälle sopivalle korjaustelakalle. Edellytyksenä olisi, että arvioidaan, että meriympäristölle aiheutuisi kohtuuton vahingonvaaraa siitä, että pykälän 4 momentin nojalla Suomen talousvyöhykkeellä pysäytetyn aluksen annettaisiin jatkaa matkaansa. Suomen vesialueella purjehtivan ulkomaisen aluksen pysäyttamisestä ja käytön rajoittamisesta säädetään alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 14 §:ssä.

Aluksen lippuvaltiolle olisi ilmoitettava viipymättä aluksen matkan jatkamisen kieltämisestä tai matkan jatkamiselle asetetuista ehdoista. Käytännössä tämä tarkoittaisi ilmoitusta lippuvaltion lähimmälle diplomaattiedustajalle tai konsuliviranomaiselle. Lippuvaltio voi vaatia aluksen matkan jatkamisen sallimista merioikeusyleissopimuksen riitojen ratkaisemista koskevan XV osan mukaisesti.

Pykälään ehdotetun 5 momentin mukaan niihin käytännön menettelyihin, jotka liittyvät tarkastuksen toimittamiseen ulkomaisella aluksella samoin kuin ulkomaisen aluksen pysäyttämiseen ja käytön rajoittamiseen sovellettaisiin alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia.

## **12 luvun 12 §. Vakuuden asettaminen**

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 5 c §:ää.

Merioikeusyleissopimuksen (UNCLOS) 226 artiklan mukaan aluksen vapauttamisen ehtona voidaan edellyttää takuuta tai muuta soveliasta rahavakuutta. Tätä koskevat säännökset ehdotetaan sisällytettäväksi 12 luvun 12 §:n 1 momenttiin. Suomen ympäristökeskus voisi asettaa määrätyin edellytyksin aluksen matkan jatkamisen ehdoksi, että aluksen puolesta asetetaan riittävä vakuus mahdollisen korvausvelvollisuuden täyttämiseksi. Vakuuden asettamiseksi edellytetään, että on ilmeistä, että alukselta on Suomen sisäisillä aluevesillä, aluemerellä tai talousvyöhykkeellä rikottu alusjätelakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä siten, että Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemereren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta aiheutuu huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Pykälän 2 momentin mukaan vakuuden asettamista koskevan päätöksen tekemiseen toimivalta olisi Suomen ympäristökeskuksella, jonka päätöksestä voisi valittaa Helsingin hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Päätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jotta mahdollinen korvausvelvollisuuden täyttäminen ei vaarantuisi. Helsingin hallinto-oikeuden päätöksestä ei olisi valitusoikeutta, koska vakuus olisi joka

tapauksessa palautettava sen asettajalle heti, kun edellytyksiä vakuuden pitämiseksi ei enää ole.

Meritse tapahtuvien öljykuljetusten aiheuttamien pilaantumisvahinkojen korvaamiseksi on luotu kansainvälinen vastuu- ja korvausjärjestelmä, joka perustuu kahteen yleissopimukseen eli öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen (SopS 78—80/1980) sellaisena kuin se on muutettuna yleissopimuksen muuttamisesta tehdyllä vuoden 1992 pöytäkirjalla (SopS 43/1996), niin sanottu vastuuyleissopimus, sekä öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamisesta vuonna 1971 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen (SopS 78—80/1980) sellaisena kuin se on muutettuna yleissopimuksen muuttamisesta tehdyllä vuoden 1992 pöytäkirjalla (SopS 41—42/1996), niin sanottu rahastoyleissopimus. Öljyvahinkojen korvausjärjestelmään sisältyy määräykset aluksia koskevasta pakollisesta vakuutuksesta tai vakuudesta. Vastuuyleissopimuksen määräyksiä vastaavat säännökset sisältyvät Suomen lainsäädännössä merilain (674/1994) 10 lukuun. Mainittu vakuutus tai vakuus koskee kuitenkin vain onnettomuudesta tai muusta vastaavasta vahingosta aiheutuneita pilaantumisvahinkoja eikä sillä siten voida täyttää tämän pykälän mukaisesti edellytettyä vakuutta.

Pykälän 3 momentti sisältäisi säännöksen velvollisuudesta ilmoittaa matkan jatkamiselle asetetuista ehdoista viipymättä aluksen lippuvaltiolle.

## **12 luvun 13 §.** *Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen ja alueellisen ympäristökeskuksen pakkokeinot*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 a §:ää. Pykälässä säädettäisiin myös alusturvallisuuden valvontaviranomaisen hallinnollisista pakkokeinoista ja mahdollisuudesta keskeyttää lainvastainen menettely.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen ja alueellinen ympäristökeskus voisivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa kieltää tätä lakia, sen nojalla annettua asetusta tai määräystä rikkovaa jatkamasta tai toistamasta määräyksen vastaista menettelyä. Nämä viranomaiset voisivat myös määrätä asianomaisen täyttämään velvollisuutensa tai palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta. Lainvastainen menettely voitaisiin myös määrätä keskeytettäväksi.

Tämän lain mukainen valvontatoimivalta kuuluu satamien osalta toimivaltaiselle alueelliselle ympäristökeskukselle ja alusten osalta alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle. Pakkokeinojen käyttö olisi mahdollista vain viranomaiselle määrätyn valvonnan tehostamiseksi. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen pakkokeinot voivat siten koskea alusta ja alueellisen ympäristökeskuksen pakkokeinot voivat koskea satamien jätehuoltoa.

**12 luvun 14 §.** *Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 a §:ää.

Pykälän mukaan alusturvallisuuden valvontaviranomainen ja alueellinen ympäristökeskus voisivat tehostaa tämän lain 12 luvun 13 §:n nojalla antamaansa kieltoa tai määräystä uhkasakolla taikka uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella tai toiminta keskeytetään.

Jollei tästä laista muuta johdu, uhkasakkoa, teettämisuhkaa ja keskeyttämisuhkaa koskevaan asiaan sovellettaisiin muutoin, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

**12 luvun 15 §.** *Valvontaviranomaisen toimintavelvollisuus aluksen rikkoessa velvollisuutta jättää jätteet satamaan tai päästäessä ympäristöä pilaavia aineita*

Pykälä on uusi ehdotetussa alusjätelaissa ja se perustuu alusjätedirektiiviin 2000/59/EY ja alusjäterikosdirektiiviin 2005/35/EY, joiden täytäntöönpanoa pykälällä on tarkoitus tehostaa.

Pykälän 1 momentin mukaan jos on selvää näyttöä siitä, että alus on rikkonut velvollisuutta jättää alusjätteet ja lastijätteet satamaan, josta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/59/EY aluksesta syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa, alusturvallisuuden valvontaviranomaisen on pysäytettävä alus tai, jos satama, jossa alus seuraavaksi käy, on toisessa valtiossa, ilmoitettava toimivaltaiselle valvontaviranomaiselle. Tämä velvollisuus koskisi kaikkia selkeitä jättöpakon rikkomistilanteita kun rikkomisesta on selvää näyttöä.

Pykälän 2 momentin mukaan valvonnan yhteydessä havaituista öljyn tai haitallisen nestemäisen aineen päästöstä olisi ilmoitettava satamalle, jossa alus seuraavaksi käy ja aluksen lippuvaltiolle sen mukaan, mitä säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/35/EY alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista (alusjäterikosdirektiivi). Samassa yhteydessä asianomaista toimivaltaista viranomaista olisi pyydettyä ryhtymään toimiin päästön johdosta. Ilmoittaminen kuuluisi joko Suomen ympäristökeskukselle, rajavartiolaitokselle tai alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle sen mukaan, mikä valvova viranomainen päästön on valvonnassaan havainnut. Ilmoituksen edellytyksenä luonnollisesti on, että päästö voidaan riittävän luotettavasti identifioida johonkin alukseen.

Alusjäterikosdirektiivin 4 artiklassa Euroopan yhteisön jäsenvaltioille on asetettu varmistamisvelvollisuus direktiivin vastaisten päästöjen ehkäisemiseksi. Tämän täytäntöön panemiseksi 6 artiklaan sisältyy velvollisuus ilmoittaa tarkastuksessa esiin tulleista ympäristöä pilaavien aineiden 4 artiklassa tarkoitetuista tarkastuksissa havaituista päästöistä sekä tarkastaneen jäsenvaltion viranomaisille että aluksen lippuvaltion toimivaltaisille viranomaisille. 7 artik-

lan mukaisesti jäsenvaltioiden on tehtävä tiivistä yhteistyötä ja jos satama, jossa alus seuraavaksi käy, sijaitsee yhteisön ulkopuolella, ilmoitetaan kyseiselle satamalle, jossa alus seuraavaksi käy. Alusjäterikosdirektiivin 2 artiklassa ympäristöä pilaavilla aineilla tarkoitetaan ainoastaan Marpol I ja II liitteen piiriin kuuluvia öljyjä ja haitallisia nestemäisiä aineita. Päästöllä sen sijaan tarkoitetaan 2 artiklan mukaan mitä tahansa Marpol 73/78 –yleissopimuksen 2 artiklassa tarkoitettua päästämistä aluksesta. Päästöilmoitusvelvollisuus koskee siten öljypäästöjä ja haitallisen nestemäisen aineen päästöjä. Alusjäterikosdirektiivi koskee 3 artiklan mukaan päästöjä jotka tapahtuvat jäsenvaltion sisäisillä aluevesillä, aluemerellä, kansainväliseen merenkulkuun käytettävissä salmissa, talousvyöhykkeellä tai aavalla merellä. Aavalla merellä tarkoitetaan talousvyöhykkeen ulkorajan ulkopuolella olevaa kansainvälistä merialuetta.

## **12 luvun 16 §. *Tarkemmat säännökset***

Pykälää vastaava säännös sisältyy nykyisen alusjätelain 34 §:ään. Pykälä on ehdotetussa alusjätelaissa uusi ja aikaisempaa täsmällisempi.

Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valvontaviranomaisten tehtävistä ja työnjaosta. Pykälässä tarkoitetut valvontaviranomaiset olisivat alusturvallisuuden valvontaviranomainen, Suomen ympäristökeskus, alueelliset ympäristökeskukset, rajavartiolaitos, tullilaitos ja poliisi, joista säädettäisiin tämän luvun 2 – 7 §:ssä. Säännöksiä annettaisiin tarvittaessa tähän lakiin perustuvien tehtävien täsmentämiseksi ja tähän lakiin perustuvien valvontaviranomaisten työnjaon selventämiseksi. Valvontaviranomaisten tehtäviä ja työnjakoa ei voi asetuksella laajentaa siitä, mitä laissa on säädetty. Tässä laissa tarkoitetut valvontatehtävät perustuvat pääosin Marpol 73/78 –yleissopimukseen, Helsingin sopimukseen ja Euroopan yhteisön säädöksiin, valvottavista velvoitteista säädetään tämän lain 2 – 11 luvuissa. Tämän lain mukainen valvonta on jakautunut useille eri valvontaviranomaisille usealle eri hallinnonalalle ja vastaavasti tarkemmat säädöksetkin annettaisiin valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää esimerkiksi valvontaviranomaisten menettelystä ja yhteistyön tarkemmasta järjestämisestä asiassa, joka edellyttää useiden valvontaviranomaisten yhteistyötä.

## **13 luku**

### **Erinäiset säännökset**

## **13 luvun 1 §. *Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset***

Pykälä on riittävän täsmällisenä ja tarkkarajaisena uusi alusjätelaissa tai muualakaan lain tasolla. Alusten katsastuksia koskevat asetustasoiset säännökset ovat tähän asti perustuneet merilaissa olevaan valtuutukseen, joka ei täytä perustuslain kannalta riittävän täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimuksia. Nykyisen alusjäteasetuksen 23 §:ään on sisältynyt katsastuksia koskeva sään-

nös, jonka säädöstaso on ollut väärä ja täsmällisyys ja tarkkarajaisuus puutteellinen.

Pykälässä säädettäisiin alusten ympäristökatsastuksia koskevien velvollisuuksien perusteista yksityiskohtaisemmin kuin aiemmin on säädetty merilaissa, johon voimassa oleva alusten katsastuksesta annettu asetus on perustunut. Alusten ympäristökatsastuksia koskeva sääntely on myöhemmin tarkoitus lainsäädännön uudistuksen valmistuttua siirtää alusturvallisuuslainsäädännön katsastussäännöstöön. Säännöstyössä käsiteltäisiin niin alusympäristökatsastuksia kuin alusteknisiä katsastuksia. Säännösten sisältöä ei muutettaisi, mutta katsastusta koskevien oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista säädettäisiin perustuslain edellyttämällä täsmällisyydellä ja tarkkarajaisuudella lain tasolla.

Pykälän 1 momentin mukaan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi alukset on katsastettava Marpol 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten ja Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti toistuvasti jotta varmistutaan, että aluksen rakenne, varusteet, laitteet, yleisjärjestely ja rakennusaineet täysin vastaavat asetettuja vaatimuksia. Toimivalta katsastusten toimittamiseen olisi Merenkulkulaitoksessa toimivalla alusturvallisuuden valvontaviranomaisella. Suomalainen alus olisi katsastettava, kun se otetaan liikenteeseen. Lisäksi alusta koskisivat kansainvälisiin velvoitteisiin pohjautuvat toistuvaikatsastukset. Muun kuin suomalaisen aluksen katsastaminen edellyttäisi aluksen lippuvaltion taholta tullutta pyyntöä.

Katsastusvelvollisuuden rajat vaihtelisivat erilaisten kansainvälisten velvollisuuksien mukaan, mitään bruttovetoisuuteen tai aluksen pituuteen liittyvää alarajaa ei laissa olisi. Toisaalta laissa ei olisi mitään velvollisuutta katsastaa kaikki alukset mukaan lukien kaikki huviveneet. Tällä hetkellä alusten katsastusta koskevaa asetusta (1123/1999) ei sovelleta kaikkiin aluksiin, koska asetusta ei sen 1 §:n nojalla sovelleta puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin, ellei niitä käytetä yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia tai lastia, osaan kalastusaluksista ja lautta-aluksista, vuokraveneisiin, huviveneisiin eikä eräisiin tyyppihyväksytyihin enintään 5,5 metrin pituisiin aluksiin. Tällä hetkellä lähinnä pääosa huviveneistä on erilaisten katsastussäännösten ulkopuolella.

Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 6 säännön mukaan on öljyn osalta katsastettava sellaiset alukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400 ja sellaiset öljysäiliöalukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 150. Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liitteen 7 ja 8 säännön mukaan on katsastettava kaikki alukset, jotka kuljettavat haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina. Marpol 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 2 ja 4 säännön mukaisesti on käymäläjätteitä koskevaa todistuskirjaa varten katsastettava alukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400 ja alukset, jotka saavat kuljettaa enemmän kuin 15 henkilöä. Helsingin sopimus koskee myös huviveneitä ja sen IV liitteen F-kohdan mukaan tulee käymäläjätevesijärjestelmän osalta katsastaa kaikki alukset, jotka harjoittavat kansainvälistä liikennettä Itämeren alueella. Marpol 73/78 -yleissopimuksen kiinteitä jätteitä koskevan V liitteen 9 säännön mukaan velvoitteet ja niiden kansallisten ja satamavaltioviranomaisten valvonta on mah-

dollista, jos aluksen bruttovetoisuus on vähintään 400 tai alus saa kuljettaa enemmän kuin 15 henkilöä tai alus on kiinteä tai kelluva alusta. Marpol 73/78 –yleissopimuksen ilmaan meneviä päästöjä koskevan VI liitteen 5 säännön mukaan katsastus on tehtävä aluksille, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400 sekä kaikille kiinteille ja kelluville alustoille. VI liitteen mukaan hallinto voi kuitenkin ryhtyä asianmukaisiin toimiin bruttovetoisuudeltaan alle 400 kokoisten alusten osalta sen varmistamiseksi, että VI liitteen asianomaisia määräyksiä noudatetaan.

Katsastus koskee aluksen rakennetta, varusteita, laitteita, yleisjärjestelyä ja rakennusaineita. Niiden osalta on keskeisissä katsastuksissa varmistuttava, että alukset täysin vastaavat asetettuja vaatimuksia. Eri liitteiden mukaisissa uusintakatsastuksissa, välikatsastuksissa, vuosikatsastuksissa ja huomattavien korjaus- ja uusimistöiden johdosta tehtävissä katsastuksissa vastaavat seikat selvitetään vaihtelevalla tarkkuudella aluksen toimintakunnon varmistamiseksi.

Pykälän 2 momentin mukaan katsastus voidaan antaa nimetyn katsastajan tai hyväksytyn laitoksen tehtäväksi. Nimetty katsastaja ei ole Suomen kansallisen katsastus- ja tarkastusviranomaisen palveluksessa, vaan pätevä sporttelikatsastaja. Nimettyjä katsastajia koskeva käytäntö perustuu kansainvälisiin sopimuksiin ja sillä on toiminnallinen peruste esimerkiksi säiliöalusten katsastuksissa ja tarkastuksissa ajan ja paikan puolesta vaihtelevissa olosuhteissa. Hyväksytyt laitokset ovat eri puolilla maailmaa toimivia luokituslaitoksia, jotka kansalliset viranomaiset hyväksyvät suorittamaan katsastuksia ja tarkastuksia. Hyväksytyjen laitosten asema perustuu niin ikään kansainvälisiin sopimuksiin ja siihen, että kaikkien maiden lippujen alla purjehtivia aluksia joudutaan katsastamaan ja tarkastamaan niiden ollessa eri puolilla maailmaa esimerkiksi aluksen liikennöintialueen tai alukselle tapahtuneen merionnettomuuden ja korjaustöiden takia.

Pykälän 3 momentin mukaan alusturvallisuuden valvontaviranomaisella olisi toimivalta nimetä katsastajia ja hyväksyä laitoksia, jotka voivat suorittaa aluksessa katsastuksia. Näiden toimivaltaan kuuluu myös määrätä aluksessa katsastuksessa havaitut vaatimusten vastaiset puutteet korjattavaksi ja tehdä aluksissa katsastuksia satamavaltion pyynnöstä. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen nimeämistoimivalta sekä nimettyjen katsastajien ja hyväksytyjen laitosten viranomaisvaltuuksiin verrattavat valtuudet perustuvat kansainvälisiin velvollisuuksiin kuten esimerkiksi Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 6 säännön 3.2 kohtaan.

Pykälän 4 momentin mukaan Merenkulkulaitos voisi antaa Marpol 73/78 –yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten ja Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitetuista aluksen rakenteeseen, varusteisiin, laitteisiin, yleisjärjestelyyn ja rakennusaineisiin kohdistuvista katsastuksista. Määräysten on perustuttava mainittuihin kansainvälisiin velvoitteisiin.

Tällä hetkellä alusten katsastuksista ja todistuskirjojen antamisesta säädetään tarkemmin alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995) sekä

alusten katsastuksesta annetussa asetuksessa (1123/1999). Tämän lain mukaisista katsastuksista säädetään erityisesti mainitun asetuksen luvussa 3 (Vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset), luvussa 4 (Kemikaali- ja säiliöalusten katsastukset) ja 5 (Käymäläjätevesijärjestelmän katsastukset). Ehdotetun lain 13 luvun 12 §:n voimaantulosäännöksellä asetus alusten katsastuksesta on tarkoitus edelleen jättää voimaan. Asetus alusten katsastuksesta on tarkoitus uusida ja soveltuville osiltaan siirtää Merenkululaitoksen määräyksiin kun valmisteilla oleva alusturvallisuuslainsäädännön kokonaisuudistus valmistuu.

### **13 luvun 2 §.** *Maksut, palkkiot ja kustannusten korvaaminen*

Pykälä on riittävän täsmällisenä ja tarkkarajaisena uusi alusjätelaissa tai muualakaan lain tasolla. Nimetyn katsastajan ja aluksenmittaajan palkkioita koskevat säännökset ovat olleet asetustasoisia. Nykyisen alusjäteasetuksen 24 §:ään on sisällynyt palkkioita ja maksuja koskeva säännös, jonka säädöstasoa on pidetty väärä ja täsmällisyys ja tarkkarajaisuus on puutteellinen.

Pykälän tarkoituksena on asettaa lain tasolla perusteet nimettyjen katsastajien ja aluksenmittaajien palkkioille ja säätää siitä, että viranomaispäätöksistä sekä katsastus- ja tarkastustoimenpiteistä perittäviin maksuihin sovellettaisiin valtion maksuperustelakia.

Myös nimetyt katsastajat ja aluksenmittaajat toimivat meriympäristön suojeleluun liittyvissä katsastustehtävissä. Tähän asti Merenkululaitoksen ja alusturvallisuuden valvontaviranomaisen ulkopuolisten katsastajien ja aluksenmittaajien palkkioiden perusteista ei ole säädetty lain tasolla. Katsastusta säädellään asetuksessa alusten katsastuksista (1123/1999), jonka 5 §:ssä säädetään myös katsastuksen antamisesta nimetyn katsastajan tai hyväksytyn luokituslaitoksen tehtäväksi. Katsastuspalkkioista säädetään asetuksen 48 §:n mukaan erikseen. Aluksenmittauksesta säädetään tällä hetkellä asetuksessa aluksenmittauksesta vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen mukaan (522/1982) sekä asetuksessa Suezin kanavan mittakirjasta (316/1955) ja asetuksessa Panaman kanavan mittakirjasta (317/1955). Näissä asetuksissa ei erikseen säädellä aluksenmittaajien asemaa ja palkkioita.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että viranomaispäätöksistä sekä viranomaisten katsastus- ja tarkastustoimenpiteistä perittäviin maksuihin sovellettaisiin valtion maksuperustelakia. Tässä laissa tarkoitetuista tarkastus- ja valvontatoimenpiteistä suoritettavista maksuista säädetään valtion maksuperustelaissa (150/1992). Merenkululaitoksen palveluksessa olevien alusturvallisuuden valvontaviranomaisen katsastajien palkkiot määräytyisivät siten valtion maksuperustelain mukaisesti. Tällä hetkellä niistä säädetään valtion maksuperustelain nojalla annetussa ja säännöllisesti uudistettavassa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa Merenkululaitoksen maksullisista suoritteista (1175/2007).



Pykälän 2 momentissa säädettäisiin katsastuksen tilaajan velvollisuudesta maksaa palkkio. Momentin mukaan katsastuksen tilaajan on maksettava alusturvallisuuden valvontaviranomaisen tehtävään nimeämälle katsastajalle ja aluksenmittauksen tilaajan on maksettava alusturvallisuuden valvontaviranomaisen tehtävään määräämälle aluksenmittaajalle, joka ei ole Merenkulkulaitoksen palveluksessa, palkkio tämän suorittamasta tähän lakiin tai sen perusteella annettuihin säännöksiin tai määräyksiin perustuvasta toimenpiteestä tai sellaisen perusteella annettavasta asiakirjasta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös palkkion suuruuden määräytymisen perusteista. Pykälän mukaan palkkion suuruuden määrittämisessä otettaisiin huomioon aluksen tyyppi, koko, vetoisuus, käyttötarkoitus, liikenteen tai toimenpiteen laatu, toimenpiteen suorituspaikka ja -aika sekä samalla kertaa suoritettavat eri toimenpiteet. Puutteen korjaamisen tarkastamisesta peritään laivanisännältä puolet toimenpiteestä perittävästä palkkiosta. Jos toimenpidettä ei suorittajasta riippumattomasta syystä voida suorittaa yhdellä kertaa taikka lainkaan sen takia, että laivanisäntä ei ole noudattanut, mitä toimenpiteen suorittaja on toimenpidettä varten määrännyt, laivanisännän on kuitenkin suoritettava puolet kyseisestä toimenpiteestä määräytyvästä palkkiosta. Mitä suurempi alus on, mitä vaativampi ja pitempi katsastus on ja mitä etäämpänä katsastajan toimipisteestä katsastus suoritetaan, sitä suurempi olisi palkkio. Lähtökohtaisesti kauppamerenkulun alusten ja erityisesti säiliöalusten katsastukset ovat vaativampia. Katsastuksessa asetettujen korjausvelvollisuuksien laiminlyönti koituisi lähtökohtaisesti aina vähintään puoleksi laivanisännän vahingoksi silloin kun alus uudelleen katsastetaan. Palkkioperusteiden mukaisesta palkkion suuruuden määräytymisestä säädettäisiin pykälän 2 momentin mukaan tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin nimetyn katsastajan ja aluksenmittaajan oikeudesta matkakulujen korvaukseen ja päivärahaan sekä kuljetukseen muualla kuin satamalaiturissa olevalle alukselle tai tätä vastaavaan kulukorvaukseen. Pykälän mukaan nimetyllä katsastajalla ja alusturvallisuuden valvontaviranomaisen tehtävään määräämällä aluksenmittaajalla olisi oikeus saada tilaajalta korvaus matkakuluistaan sekä päivärahaa voimassa olevan valtion virkamiesten matkustussäännön mukaan. Jos alus ei ole satamalaiturissa, nimetty katsastaja tai alusturvallisuuden valvontaviranomaisen tehtävään määräämä aluksenmittaaja olisi kuljetettava alukseen tai hänellä olisi oikeus saada korvaus kuljetuksen järjestämisestä aiheutuvista kuluistaan.

Pykälän 4 momentin mukaan tässä pykälässä tarkoitetut maksut, palkkiot ja kustannukset voitaisiin periä maksuvelvolliselta ilman tuomiota ja päätöstä noudattaen mitä verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään julkisoikeudellisesta ja siihen rinnastettavasta saatavasta.

### 13 luvun 3 §. *Hyvän hallinnon vaatimukset*

Pykälä on uusi alusjätelaissa. Pykälä liittyy siihen, että hyvän hallinnon vaatimukset tulee turvata osana oikeusturvaa annettaessa hallintotehtäviä muille kuin viranomaisille.

Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen tehtävään nimeämän katsastajan ehdotetun lain mukaisia tehtäviä on pidettävä perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuina julkisina hallintotehtävinä. Hyvän hallinnon turvaamiseksi pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että nimetyn katsastajan on ehdotetussa laissa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä hoitaessaan noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaissa, sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään. Alusten tekniset asiakirjat on kuitenkin annettava aluksessa sillä kielellä, jolla tekniset asiakirjat aluksessa laaditaan. Tämä varauma on välttämätön sen takia, että aluksissa erityisesti satamavaltiotarkastuksissa ulkomaan lipun alla olevissa aluksissa on kansainvälisten velvoitteiden takia käytettävä suomen tai ruotsin kielen sijasta aluksen lippuvaltion kieltä tai IMO-kieliä englantia, ranskaa tai espanjaa.

Koska alusturvallisuuden valvontaviranomaisen nimeämät katsastajat hoitavat ehdotetussa laissa tarkoitettuja tehtäviä suorittaessaan julkisia hallintotehtäviä, pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että nimettyyn katsastajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta hänen suorittaessaan ehdotetussa laissa tarkoitettuja tehtäviä.

### 13 luvun 4 §. *Alusjäterikkomus*

Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 28 §:ssä. Pykälä on aiempaa tarkkarajaisempi ja sillä pyritään toteuttamaan rikosoikeudellinen laillisuusperiaate.

Rikoslain 1 luvun 2 §:n nojalla Suomen lakia sovelletaan suomalaisessa aluksessa tehtyyn rikokseen myös silloin, kun rikos on tehty aluksen ollessa aavalla merellä tai millekään valtiolle kuulumattomalla alueella. Sen sijaan rikoslain 1 luvun 1—7 §:n perusteella Suomella ei ole rikosoikeudellista toimivaltaa ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn alusjätelainsäädännön vastaisen teon osalta lukuun ottamatta 1 luvun 6 §:n mukaista tilannetta, jossa Suomen kansalainen on tehnyt rikoksen millekään valtiolle kuulumattomalla alueella. Tällöinkin rangaistavuuden edellytyksenä kuitenkin on, että teosta Suomen lain mukaan saattaa seurata yli kuuden kuukauden vankeusrangaistus. Esityksessä ehdotetaankin, että rikoslain 1 luvun 1 §:ään lisättäisiin viittaus, jonka mukaan Suomen rikosoikeuden soveltamisesta tiettyihin talousvyöhykkeellä tehtyihin rikoksiin säädettäisiin Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain ohessa myös nykyisen alusjätelain korvaavassa ehdotetussa uudessa alusjätelaissa. Ehdotetun alusjätelain 13 luvun 4 §:n 4 momentissa täsmennettäi-

siin, että Suomen rikoslakia sovelletaan pykälän 1 momentissa tarkoitettujen säännösten rikkomiseen myös, kun teko on tehty ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä.

Merioikeusyleissopimuksen (UNCLOS) 230 artiklassa rajoitetaan rantavaltioiden toimivaltuuksia ulkomaisista aluksista tehtyihin rikoksiin kohdistuvien rangaistusseuraamusten määräämisessä. Artiklan 1 kappaleen mukaan aluemerren ulkopuolella ja siten esimerkiksi talousvyöhykkeellä ulkomaisesta aluksesta tehdystä alusjätelainsäädännön vastaisista teoista voidaan aina tuomita vain sakkoon. Kielto tuomita vankeusrangaistuksia koskee ulkomaisilta aluksilta tehtyjä tahallisiakin tekoja.

Voimassaolevan lain mukaan alusjätelainsäädännön kieltojen rikkomisesta aluemerellä voidaan tuomita myös vankeuteen rikoslain 48 luvun mukaisesti, lukuun ottamatta tekoja, joihin on syyllistytty huolimattomuudesta ulkomaiselta alukselta aluemerellä. Viimeksi mainittuja tekoja koskevat tämän lain 13 luvun 4 §:n säännökset. Rangaistusseuraamusta koskeva rajoitus perustuu aluemerren osalta merioikeusyleissopimuksen 230 artiklan 2 kappaleen määräyksiin, jotka sallivat myös muun kuin sakkorangaistuksen silloin, kun kysymyksessä on vakava ja tahallinen aluemerellä tapahtunut pilaaminen. Mainitun artiklan 1 kappaleen määräysten johdosta rikoslain 48 lukuun lisättiin 10 § lailla (1067/2004), jonka mukaan alusjätelain 28 §:n 1 momentissa tarkoitettua, rikoslain 48 luvun 1—4 §:ssä rangaistavaksi säädetystä teosta voitaisiin tuomita vain sakkorangaistukseen, jos teko on tehty ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä. Tämä periaate pysytetään ennallaan, mutta lakiviittaus ehdotetaan muutettavaksi viittaukseksi alusjätelain 13 luvun 4 §:n 1 momenttiin. Rangaistusseuraamusta koskevasta rajoituksesta huolimatta ulkomaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehtyihin tekoihin voitaisiin siten soveltaa myös rikoslain ympäristörikossäännöksiä, mikä olisi perusteltua, koska tällaiset teot voivat olla myös tahallisia. Vankeusrangaistuskiellosta huolimatta tarkoituksena ei kuitenkaan ole rajoittaa samalla esitutkinnassa käytettävissä olevia rikosprosessuaalisia pakkokeinoja näidenkään ulkomaisten alusten osalta.

Merioikeusyleissopimuksen 228 artiklan 2 kappaleen mukaan oikeudelliseen menettelyyn rangaistuksen määräämiseksi ulkomaiselta alukselta tuomioistuinvaltion aluemerren ulkopuolella tehdyn rikkomuksen johdosta ei saa ryhtyä, kun rikkomuksesta on kulunut kolme vuotta. Lukuun ottamatta kyseisen artiklan 1 kappaleessa säänneltyä tilannetta, mikään valtio ei saa ryhtyä tällaiseen menettelyyn, jos toinen valtio on jo siihen ryhtynyt. Artiklan määräykset eivät 3 kappaleen mukaan heikennä lippuvaltion oikeutta ryhtyä jonkin toisen valtion aloittamasta oikeudellisesta menettelystä huolimatta oman lainsäädäntönsä mukaisiin toimiin, esimerkiksi oikeudenkäyntiin rangaistuksen määräämiseksi.

Rikoslain 8 luvun 1 §:n 2 momentin 4 kohdan mukainen yleinen vanhentumisaika on 2 vuotta, jos ankarin rangaistus on enintään kaksi vuotta vankeutta tai sakkoa. Rikoslain 8 luvun 1 §:n 4 momentin muutoksella (1161/2005) nykyisen alusjätelain (300/1979) 28 §:ssä tarkoitettua, ulkomaiselta alukselta Suomen

talousvyöhykkeellä tehdyn ympäristön turmelemisen, törkeän ympäristön turmelemisen, ympäristörikkomuksen ja tuottamuksellisen ympäristön turmelemisen vanhentumisajaksi säädettiin kuitenkin 3 vuotta. Mainitut rikokset ovat juuri rikoslain 48 luvun 1 – 4 pykälässä tarkoitetut rikokset. Suomalaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehdyn ympäristörikkoksen ja Suomen aluevesillä tehdyn ympäristörikkoksen vanhentumisaika on 10 vuotta. Hallituksen esitykseen sisältyy lakiviittauksen muuttaminen siten, että rikoslain 8 luvun 1 §:n 4 momentissa viitattaisiin ehdotetun alusjätelain 13 luvun 4 §:ään.

Jos teko on tapahtunut Suomen alueen ulkopuolella, syyte on ehdotetun lain 13 luvun 11 §:n 3 momentin mukaan pantava vireille Helsingin käräjäoikeudessa.

Säännöksessä on pyritty yksilöimään rikosoikeudellista laillisuusperiaatetta vastaavasti riittävän tarkkarajaisesti ne tämän lain vastaiset teot, joiden osalta lain rikkominen edellyttäisi rangaistukseen tuomitsemista. Rangaistukset on ehdotettu sisällytettäväksi lakiin, jotta lain mukaisia velvollisuuksia ennalta noudatettaisiin. Säännökset vastaavat nykyistä alusjätelakia, mutta ovat paljon täsmällisempiä. Edelleen alusjätelain nojalla voitaisiin määrätä ainoastaan sakkoa ja ankarammin rangaistavista teoista säädettäisiin rikoslaissa, ennen kaikkea rikoslain ympäristörikkoksia koskevan 48 luvun 1 – 4 §:ssä.

Joka 13 luvun 4 §:n 1 momentin mukaan tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin tämän pykälän 1 momentissa erikseen lueteltuja kohtia, on tuomittava alusjäterikkomuksesta sakkoon. Alusjäterikkomuksesta ei kuitenkaan voisi tuomita jos teko on vähäinen, tai jos tekoon on syyllistytty huolimattomuudesta ulkomaiselta alukselta taikka jos teosta on tuomittava rangaistukseen rikoslain 48 luvun 1 – 4 §:n ympäristörikkoksia koskevien säännösten mukaisesti. Teon vähäisyyden arvioi ensin valvova viranomainen harkitessaan poliisille tehtävää ilmoitusta. Valvova viranomainen voi ottaa huomioon harkinnassaan sen, osoittaako teko tekijässään erityistä piittaamattomuutta merenkulun ympäristönsuojelusta. Teko olisi pääsääntöisesti muu kuin vähäinen, jos tekijä ei aiemmista huomautuksista ja varoituksista huolimatta ole korjannut puutetta tai lakannut jatkamasta lainvastaista tekoa. Jos teolla on merkittävät haitalliset seuraamukset kuten esimerkiksi vähäistä suuremmalla päästöllä usein on, ei tekoa tällöin kuitenkaan voisi yleensä pitää vähäisenä. Teko olisi yleensä vähäinen, jos vaatimustenmukaisuuden täyttämättömyydestä ei ole aiemmin todisteellisesti huomautettu. Toistuvasta laiminlyönnistä valvovan viranomaisen tulisi yleensä lopulta tehdä rikosilmoitus. Teon vähäisyyden arvioi viime kädessä tuomioistuin ja arvioinnissa voidaan ottaa huomioon teon tahallisuusaste ja teon laajuus ja haitallisuus ympäristön pilaantumisen ehkäisemisen kannalta. Ulkomaalaisella aluksella huolimattomuudesta tehty teko ei olisi rangaistava Suomen alusjätelain mukaan, säännös perustuu Suomea sitoviin kansainvälisiin velvoitteisiin ja vastaa voimassa olevaa lainsäädäntöä. Jos teko on rangaistava rikoslain 48 luvun 1 - 4 §:n mukaan ei myöskään sovellettaisi alusjätelain rangaistussäännöstä.

Rangaistavaa olisi ehdotetun lain mukaan öljyn päästökiellon ja päästörajoitusten rikkominen sekä öljysäiliöaluksen rakenne-, koneistotila- ja laitevaatimusten rikkominen. Rangaistavaa olisi myös öljyn kuljettamista sisävesialueella koskevien kieltojen rikkominen.

Rangaistavaa olisi haitallisten nestemäisten aineiden päästökiellon ja päästörajoitusten rikkominen sekä kemikaalisäiliöaluksen rakenne- ja laitevaatimusten rikkominen.

Käymäläjätevesien osalta käymäläjätevesien päästökiellon ja päästörajoitusten rikkominen olisi rangaistavaa.

Kiinteän jätteen osalta kiinteän jätteen päästökiellon ja päästörajoitusten rikkominen olisi rangaistavaa.

Ilmaan menevien päästöjen rajoittamiseksi vaadittujen laitevaatimusten kuten dieselmoottoreita ja jätteenpolttouuneja koskevien vaatimusten rikkominen olisi rangaistavaa kuten myös polttoainevaatimusten rikkominen.

Haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käytön kiellon rikkominen olisi rangaistavaa.

Rangaistavaa olisi sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuuden rikkominen ja sataman jätehuoltosuunnitteluvuorituksen rikkominen kuten myös alusjätteiden jättöpakon ja ilmoitusvelvollisuuden rikkominen.

Öllyvahingon vaarasta ilmoittamisvelvollisuuden rikkominen ja muun haitallisen aineen kuin öljyn vaarasta ilmoittamisvelvollisuuden rikkominen olisi rangaistavaa.

Rangaistavaa olisi myös kieltäytyminen suostumasta aluksen pysäyttämiseen, tarkastamiseen, näytteenottoon ja tietojen antamiseen.

Ehdotetun lain mukaisten alusten ympäristökatsastusvaatimusten rikkominen olisi niin ikään rangaistavaa.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettujen velvollisuuksien rikkomisen rangaistavuutta huviveneiden osalta on tarkemmin kuvattu tämän lain 1 luvun 3 §:n perusteluissa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin sanktiokumulaation kiellosta. Sitä, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä, uhkasakolla, teettämishallalla tai keskeyttämishallalla tehostettua velvoitetta tai kieltä, ei voida tuomita 1 momentin nojalla rangaistukseen samasta teosta. Samasta teosta ei tulisi seurata erilaisia seuraamuksia.

Pykälän 3 momentin mukaan edellä 1 momentissa rangaistavaksi säädetystä menettelystä tuomitaan rangaistukseen se, jonka velvollisuuksien vastainen teko tai laiminlyönti on. Tätä arvioitaessa on otettava huomioon asianomaisen

asema, hänen tehtäviensä ja toimivaltuuksiensa laatu ja laajuus sekä muutenkin hänen osuutensa lainvastaisen tilan syntyyn ja jatkumiseen. Säännös vastaa rikoslain ympäristörikoksia koskevassa 48 luvun 9 §:ään rikoslain muutoksella (578/1995) sisällytettyä vastuun kohdentumista koskevaa säännöstä. Ympäristölle aiheutettu vaara liittyy usein sellaiseen tuotannolliseen tai muuhun toimintaan, jota harjoitetaan tavalla tai toisella organisoitunein muodoin. Tällaisessa toiminnassa tehdyn ympäristörikoksen johdosta on selvitettävä, kuka tai ketkä useista mahdollisesti vastuussa olevista henkilöistä on tuomittava rangaistukseen. Tuomioistuimessa sovellettavien vastuun kohdentumisperusteiden sääntely on tarpeen myös, jotta muun muassa yrityksissä kiinnitettäisiin niihin ennalta ehkäisevässä mielessä huomiota ja siten vältettäisiin tehtäväjaon ja vastuusuhteiden epäselvyyksistä johtuvat laiminlyönnit.

Rangaistukseen ympäristörikoksesta tuomittaisiin se, jonka velvollisuuksien rikkomiseksi teko tai laiminlyönti on luettava. Tätä arvioitaessa olisi otettava huomioon ensinnäkin asianomaisen tehtävien ja toimivaltuuksien laatu. Tehtävillä ja toimivaltuuksilla viitattaisiin kussakin organisaatiossa noudatettaviin toimintaperiaatteisiin, jotka voisivat olla sisäisesti vahvistettuja (kuten henkilöstön työsopimuksissa sovitut tehtävät ja päätösvaltuudet) taikka säännöksissä tai viranomaispäätöksissä määrättyjä (kuten viranhaltijoiden velvollisuudet tai ympäristöluvan ehdoissa määrätty yrityksen johdon tehtävät).

Tehtävien ja toimivaltuuksien laadulla tarkoitetaan suoranaisesti työtehtävien sisältöä ja muun muassa asianomaisen asemaa joko suoritusportaan työntekijänä tai jonkin asteisena esimiehenä. Tehtävien ja toimivaltuuksien laajuudella viitataan asianomaisen aseman itsenäisyyteen ja hänen päätettävänsä asioiden laajakantoisuuteen erityisesti niiden ympäristövaikutusten kannalta. Vastuun kohdentamisen perusteena olisi edelleen se, että asianomainen on toiminut vastoin selvästi määriteltäviä velvollisuuksiaan. Jos taas tehtävien ja toimivaltuuksien jaossa on ollut epäselvyyttä, lisäisi tämä niiden henkilöiden vastuuta, joiden asiana on tehtäväjaosta päättäminen ja siitä tiedottaminen.

Lisäksi otettaisiin säännöksen mukaan huomioon muutenkin asianomaisen osuus lainvastaisen tilan syntyyn tai jatkumiseen. Vastuuta ei olisi kohdistettava esimerkiksi yksinomaan siihen, joka teknisiä laitteita käyttämällä viime vaiheessa aikaansaa lainvastaisen ympäristöpäästön, vaan ensisijaisesti niihin, joiden määräyksestä, toimeksiannosta tai suostumuksella lainvastaiseen menettelyyn ryhdytään.

Pykälän 4 momentin mukaan sen estämättä, mitä rikoslain 1 luvussa säädetään, 1 momentissa tarkoitettujen säännösten rikkomiseen sovelletaan Suomen lakia myös, kun teko on tehty ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä.

**13 luvun 5 §.** *Velvollisuus ilmoittaa aluksen lippuvaltiolle*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 28 a §:ää.

Säännös vastaa voimassa olevan alusjätelain 28 a §:ää. Merioikeusyleissopimuksen 231 artiklan mukaan ulkomaiseen alukseen kohdistuvista toimenpiteistä on viipymättä ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle. Aluksen matkan jatkamisen kieltämisestä ja matkan jatkamiselle asetettavista ehdoista olisi ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle 12 luvun 9 ja 10 §:n mukaisesti. Muista alukseen kohdistuvista toimenpiteistä, kuten alukseen kohdistuvasta tutkinnasta ja oikeudenkäynnistä olisi myös tehtävä ilmoitus aluksen lippuvaltiolle. Jos kyse on Suomen vesialueella tapahtuneesta teosta, ilmoitusvelvollisuus koskisi vain oikeudenkäyntiin liittyviä tietoja. Käytännössä ilmoitus olisi tehtävä lippuvaltion lähimmälle diplomaattiedustajalle tai konsuliviranomaiselle.

**13 luvun 6 §.** *Oikeus pakkokeinojen käyttöön Suomen talousvyöhykkeellä ulkomaista alusta kohtaan*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 28 b §:ää.

Säännös vastaa voimassa olevan alusjätelain 28 b §:ää. Rikoslain 48 luvun 10 §:ssä säädetyllä rangaistusseuraamusta koskevalla erityissäännöksellä ei rajoiteta esitutkinnassa käytettävissä olevia rikosprosessuaalisia pakkokeinoja silloin, kun on kysymys ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä tämän lain 13 luvun 4 §:ssä tarkoitettusta, rikoslain 48 luvun 1—4 §:ssä rangaistavaksi säädetyistä teosta. Pykälä mahdollistaa pakkokeinojen käytön tällaisissa tilanteissa niiden rangaistusasteikkojen mukaisesti, joista rikoslain 48 luvun 1—4 §:ssä säädetään.

**13 luvun 7 §.** *Rikosoikeudellinen toimivalta ulkomaisen aluksen osalta*

Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 28 c §:ää.

Säännös vastaa voimassa olevan alusjätelain 28 c §:ää. Rikoslain 1 luvun 12 §:n 1 momentin mukaan rikosasiaa ei saa tutkia Suomessa ilman valtakunnansyyttäjän syytemääräystä, kun rikos on tehty ulkomailla tai kun ulkomaalainen on tehnyt rikoksen ulkomaisessa aluksessa sen ollessa Suomen aluevesillä tai ulkomaisessa ilma-aluksessa sen ollessa Suomen ilmatilassa eikä rikos ole kohdistunut Suomeen, Suomen kansalaiseen, Suomessa pysyvästi asuvaan ulkomaalaiseen tai suomalaiseen yhteisöön, säätiöön tai muuhun oikeushenkilöön. Lainkohdan 2 momentin mukaan valtakunnansyyttäjän syytemääräys ei kuitenkaan ole tarpeen, jos rikoksella on 2 momentissa mainittu yhtymäkohta Suomeen. Tällaisia yhtymäkohtia ovat muun muassa tilanteet, joissa rikos on tehty suomalaisessa aluksessa sen ollessa aavalla merellä tai millekään valtiolle kuulumattomalla alueella (2 momentin 3 kohta) tai aluksessa sen ollessa säännöllisessä liikenteessä Suomessa olevien paikkakuntien tai Suomessa olevan ja Islannissa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa olevan paikkakunnan välillä (2

momentin 4 kohta). Pykälän mukaan Suomen talousvyöhykkeellä ulkomaiselta alukselta tehdyn teon tutkimiseen tarvittaisiin valtakunnansyyttäjän syytemääräys, jollei rikoksella ole rikoslain 1 luvun 12 §:n 2 momentissa mainittua kytkentää Suomeen.

Merioikeusyleissopimuksessa rantavaltiolle annettu oikeus ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin tiettyjen ulkomaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehtyjen, alusjätelainsäädäntöä rikkovien tekojen johdosta on merkittävä toimivallan laajennus tekoihin, jotka aikaisemmin kuuluivat aluemerен ulkopuolella vain aluksen lippuvaltion toimivaltaan. Merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappale määrittelee ne puitteet, joissa rantavaltio voi käyttää tällaista toimivaltaa. Rantavaltion oikeus on rajattu siten, että oikeudellisiin toimenpiteisiin ryhtyminen valtion aluemerellä tai talousvyöhykkeellä purjehtivaa ulkomaista alusta kohtaan edellyttää, että alukselta talousvyöhykkeellä tapahtuneesta päästöstä aiheutuu huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa rantavaltion rantaviivalle tai siihen liittyville eduille tai sen aluemerен tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille. Jos alus kuitenkin saapuu vapaaehtoisesti rantavaltion satamaan, vastavaa edellytystä ei merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 1 kappaleen mukaan ole, vaan oikeudellisiin toimenpiteisiin voidaan ryhtyä kaikkien merioikeusyleissopimuksen 211 artiklan mukaisesti annettujen, aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevien määräysten rikkomisen johdosta. Aluksen saapumisella vapaaehtoisesti satamaan tarkoitetaan tilanteita, joissa satamavaltion viranomaiset eivät ole pakottaneet alusta kyseisen valtion satamaan.

Jos rangaistuksen määräämistä tarkoittavien oikeudellisten toimien kohteena oleva ulkomaiselta alukselta tehty rikkomus on tapahtunut tuomioistuinvaltion aluemerен ulkopuolella, menettely tulee merioikeusyleissopimuksen 228 artiklan 1 kappaleen mukaan keskeyttää, jos aluksen lippuvaltio ryhtyy vastaaviin toimiin kuuden kuukauden kuluessa ensimmäisen prosessin käynnistymisestä. Keskeyttämisvelvollisuutta ei kuitenkaan synny, jos kysymys on rantavaltiolle aiheutuneesta huomattavasta vahingosta tai jos lippuvaltio on toistuvasti laiminlyönyt aluksiaan koskevat täytäntöönpanovelvollisuutensa. Kun lippuvaltio on pyytänyt oikeudellisten toimien keskeyttämistä, sen tulee aikanaan antaa kaikki asiaa ja sen käsittelyä koskeva aineisto oikeudellisiin toimiin aiemmin ryhtyneen valtion käyttöön. Merioikeusyleissopimuksen 228 artiklan 1 kappaleen mukaan rantavaltiossa keskeytetty menettely raukeaa lippuvaltiossa käynnistetyn menettelyn päätyttyä. Oikeudellisesta menettelystä aiheutuneiden kulujen korvaamisen jälkeen rantavaltio palauttaa keskeytyneen menettelyn johdosta annetun takuun tai muun rahavakuuden.

Rangaistuksen määräämistä tarkoittavien oikeudellisten toimien edellytyksiä koskevista merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan määräyksistä sekä 228 artiklan 1 kappaleen määräyksistä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2—4 momentissa.



Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen mukaisesti, että syytteen 1 momentissa tarkoitettusta teosta, joka on tehty ulkomaiselta alukselta sen ollessa Suomen talousvyöhykkeellä, saa nostaa vain, jos päästöstä on aiheutunut Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille tai Suomen aluemereren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa. Momentissa määritelty kynnys syytteen nostamiselle koskee vain sellaisista ulkomaisista aluksista tehtyjä tekoja, jotka eivät ole tulleet vapaaehtoisesti suomalaisen satamaan tai olleet vapaaehtoisesti ankkurissa Suomen vesialueella. Jos tällainen alus ei kuitenkaan ole ollut vain läpikulkumatalla Suomelle kuuluvien merivyöhykkeiden kautta vaan se on tullut vapaaehtoisesti suomalaisen satamaan tai ollut vapaaehtoisesti ankkurissa Suomen vesialueella, syyte voidaan nostaa teon seurauksista riippumatta. Syytteen nostamiselle tässä momentissa määritelty kynnys vastaa 4 momentissa tarkoitettua rantavaltiolla aiheutuvien vaikutusten vaatimusta, joka on edellytyksenä sille, että talousvyöhykkeellä purjehtiva ulkomainen alus voidaan pysäyttää epäillyn alusjätelainsäädännön vastaisen teon johdosta.

Ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin lippuvaltiolle lähtökohtaisesti kuuluvasta etuoikeudesta ryhtyä oikeudellisiin toimiin sen lipun alla purjehtivista aluksista aiheutuneiden laittomien päästöjen osalta. Merioikeusyleissopimuksen 228 artiklan 1 kappaleen mukaisen pääsäännön mukaan tämän etuoikeuden kannalta ei ole merkitystä sillä, onko alus tullut vapaaehtoisesti rantavaltion satamaan tai ankkuroinut sen vesialueella vai onko se ollut pelkästään läpikulkumatalla. Ulkomaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehdystä teosta ei momentin mukaan siten saisi nostaa syytettä, jos aluksen lippuvaltio ryhtyy oikeudellisiin toimiin rangaistuksen määräämiseksi kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun esitutkinta on aloitettu Suomessa, ja pyytää oikeudellisten toimien keskeyttämistä Suomessa. Syyttäjän olisi siis tarvittaessa lykättävä syytteen nostamista, kunnes käy selville, ryhtyykö aluksen lippuvaltio oikeudellisiin toimiin tai kunnes esitutkinnan alkamisesta tulee kuluneeksi kuusi kuukautta. Kun lippuvaltion käynnistämä oikeudellinen menettely on saatu päätökseen ja asiaa koskeva aineisto ja sen käsittelyä koskevat pöytäkirjat on annettu suomalaisten viranomaisten käyttöön, menettely olisi Suomessa päätettävä. Tilanteesta riippuen syyttäjän tulisi siten tällaisessa tapauksessa määrätä, ettei esitutkintaa toimiteta tai että se keskeytetään, tai tehtävä syyttämättäjäättämisspäätös.

Ehdotetussa 4 momentissa säädettäisiin merioikeusyleissopimuksen 228 artiklan 1 kappaleen mukaisesti poikkeuksista 3 momenttiin sisältyvään pääsääntöön. Syytteen saisi lippuvaltion toimista riippumatta nostaa aina, kun teosta on aiheutunut Suomelle rantavaltiona huomattavaa vahinkoa tai jos aluksen lippuvaltio on toistuvasti laiminlyönyt velvollisuutensa panna aluksiltaan tehtyjä rikkomuksia koskevat sovellettavat kansainväliset sopimukset tehokkaasti täytäntöön.

Käytännössä valtakunnansyyttäjä toteaisi 13 luvun 7 §:n 1 momentissa mainitun syytemääräyksen harkinnan yhteydessä myös sen, täyttyvätkö pykälässä säädetyt muut erityiset edellytykset syytteen nostamiseksi. Yleensä syyttäjä ei

nostaisi syytettä ennen mainitun kuuden kuukauden määräajan kulumista. Asian seuraaminen edellyttäisi tietojenvaihtoa aluksen lippuvaltion lähimmän diplomaattiedustajan tai konsuliviranomaisen kanssa.

### **13 luvun 8 §. Oikaisuvaatimus**

Oikaisuvaatimusmenettelyä ei ole sisällynyt voimassa olevaan alusjätelakiin (300/1979), vaan säännös on uusi. Oikaisuvaatimusmenettely olisi muutoksenhaun esiaste, mutta se ei estäisi muutoksenhakua. Oikaisuvaatimusmenettely soveltuu lukumäärältään runsaisiin ja luonteeltaan teknisiin päätöksiin, joita katsastusten, tarkastusten ja todistuskirjojen osalta alusjätelain nojalla tehdään paljon. Asianosaisen on oikaisuvaatimusmenettelyssä nopeammin mahdollista saada perusteltu vastaus niihin seikkoihin, joita tämä ei hyväksy, kuin tapahtuisi hallintolainkäytössä.

Pykälän 1 momentissa oikeutettaisiin alusturvallisuuden valvontaviranomaisen päätökseen tyytymätön asianosainen hakemaan oikaisua alusturvallisuuden valvontaviranomaiselta niihin 1 kohdassa tarkoitettuihin katsastusta, tarkastusta ja alusta koskevia asiakirjoja kuten erilaisia todistuskirjoja koskeviin päätöksiin sekä alusturvallisuuden valvontaviranomaisen nimeämän katsastajan päätöksiin, jotka koskevat katsastusta, tarkastusta tai alusta koskevia asiakirjoja kuten esimerkiksi todistuskirjoja.

Pykälän 1 momentin 2 kohdassa oikeutettaisiin hakemaan oikaisua alusturvallisuuden valvontaviranomaiselta alusturvallisuuden valvontaviranomaisen nimeämän katsastajan ja aluksenmittaajan tämän lain nojalla määräämistä kaikista maksuista. Vastaavasti kaikkien viranomaisten määräämään maksuun haetaan muutosta tekemällä oikaisuvaatimus päätöksen tehneelle viranomaiselle valtion maksuperustelain (150/1992) 11 b §:n mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan päätökseen, johon saa hakea oikaisua, ei saisi hakea valittamalla muutosta, vaan mahdollista muutoksenhakua edeltäisi oikaisumenettely. Päätökseen, johon voi hakea oikaisua, on liitettävä ohjeet oikaisuvaatimuksen tekemiseksi. Oikaisuvaatimus olisi tehtävä alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaamisesta. Ehdotetun oikaisuvaatimusmenettelyn kaltainen menettely muutoksenhaun esiasteena on otettu käyttöön muun muassa ajoneuvolain (1090/2002) 98 §:n nojalla ajoneuvokatsastuksessa, jossa tehdään julkista valtaa käyttäen lukuisia ajoneuvon teknisten ominaisuuksien arviointiin perustuvia päätöksiä.

Pykälän 3 momentissa velvoitettaisiin alusturvallisuuden valvontaviranomaisen ratkaisemaan pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus kahden kuukauden kuluessa oikaisuvaatimuksen vireilletulosta. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen olisi pyrittävä ratkaisemaan oikaisuvaatimukset asiakkaiden tarpeiden vuoksi mahdollisimman pikaisesti. Oikaisuvaatimus olisi asian luonteen vuoksi

ratkaistava normaaliakin nopeammin eli 14 päivän kuluessa oikaisuvaatimuksen vireilletulosta, jos päätös estää aluksen tavanomaisen liikennöinnin. Määräajat olisivat ehdottomia. Jos alusturvallisuuden valvontaviranomainen ei olisi antanut määräajassa päätöstä oikaisuvaatimuksen johdosta, päätökseen tyytymättömällä asianosaisella on oikeus hakea muutosta suoraan hallinto-oikeudelta. Aluksen tavanomaisen liikennöinnin estymisellä tarkoitettaisiin sitä, että alusta käytettäisiin elinkeinotoimintaan kuten kauppamerenkulkuun matkustajien ja lastin kuljetuksessa tai hallinnollisena aluksena, jos tarvittava katsastustodistus, lupa tai muu päätös tai todistuskirja olisi annettu.

### **13 luvun 9 §. Muutoksenhaku**

Pykälä on keskeisiltä osin uusi nykyisessä alusjätelaissa. Muutoksenhakuun viranomaispäätöksistä on sovellettu suoraan hallintolainkäyttölain säännöksiä. Nykyisen alusjätelain 33 §:ssä on kuitenkin muutoksenhakukieltoa koskeva säännös, jota koskevat muutoksenhakukielto sisältyisivät jatkossa öljyvahinkojen torjuntalakiin ehdotetun alusjätelain 12 luvun 12 §:ssä edelleen olevaa vakuuden asettamista koskevaa jatkovalitusmahdollisuutta koskevaa rajoitusta lukuun ottamatta. Edellä mainittu rajoitus vastaa täysin nykyistä alusjätelakia. Nykyisen alusjätelain 4 ja 33 §:n mukaista muutoksenhakukieltoa ei alusliikennepalvelulaissa (623/2005) enää ole.

Muutoksenhakua koskevassa 13 luvun 9 §:ssä on yleinen säännös tämän lain mukaisesta muutoksenhausta. Pääsääntönä on valitusoikeus hallintolainkäyttölain (586/1996) mukaisesti hallinto-oikeuteen.

Pykälän 1 momentissa viitataan alusjätelaissa oleviin muutoksenhakua koskeviin erityissäännöksiin, joita sovelletaan niissä tarkoitetuissa erityistilanteissa. Rajavartiolaitoksen öljypäästömaksua koskevaan päätökseen haetaan muutosta Helsingin käräjäoikeudelta siten kuin tämän lain 3 luvun 5 ja 10 - 13 §:ssä säädetään. Säännökset vastaavat voimassa olevan alusjätelain (300/1979) säännöksiä muutoin paitsi siltä osalta, että ehdotetun alusjätelain 3 luvun 13 §:n 3 momentissa rajavartiolaitokselle ehdotetaan oikeuskäytännön yhtenäisyyden turvaamiseksi jatkovalitusoikeutta kun rajavartiolaitoksen öljypäästömaksun määräämistä koskevaa päätöstä on muutettu tai päätös on kumottu.

Pykälän 1 momentissa viitataan tämän lain 12 luvun 12 §:ssä tarkoitettuun vakuuden asettamista koskevaan päätökseen, jossa muutoksenhaku on keskitetty Helsingin hallinto-oikeuteen ja jatkovalitusoikeutta on rajoitettu. Säännös on tältä osin nykyisen alusjätelain mukainen.

Pykälän 1 momentissa viitataan myös alusturvallisuuden valvontaviranomaisen ja alueellisen ympäristökeskuksen tämän lain 12 luvun 14 §:n nojalla tekemään päätökseen, johon haetaan muutosta siten kuin uhkasakkolaissa säädetään.

Pykälän 1 momentissa viitataan lopuksi tämän lain 13 luvun 8 §:ään, jonka mukaan niihin päätöksiin, joita koskee oikaisuvaatimusmenettely, ei voi hakea muutosta valittamalla ennen oikaisumenettelyä. Oikaisuvaatimuksen johdosta

annettuun päätökseen voi hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Pykälän 2 momentin mukaan valitusoikeus ei poistu, vaikka alusturvallisuuden valvontaviranomainen laiminlöisi antaa määräajassa päätöksen oikaisuvaatimuksen johdosta. Määräaika valituksen tekemiselle alkaa vasta oikaisuvaatimuksen johdosta annettavan päätöksen antamisesta tai määräajan umpeen kulumisesta, kun päätöstä oikaisuvaatimuksen johdosta ei ole annettu. Jos päätös estää aluksen tavanomaisen liikennöinnin, asianosainen voi tehdä valituksen hallinto-oikeuteen 14 päivän määräajan kulumisen jälkeen 30 vuorokauden aikana. Muussa tapauksessa asianosainen voi tehdä valituksen hallinto-oikeuteen 2 kuukauden määräajan kulumisen jälkeen 30 vuorokauden aikana.

Pykälän 3 momentin mukaan, jos päätös estää aluksen tavanomaisen liikennöinnin, valitus on käsiteltävä kiireellisenä. Vaatimus koskee käsittelyä hallinto-oikeudessa ja korkeimmassa hallinto-oikeudessa. Kiireellisyysvaatimus on rajoitettu tapauksiin, jossa aluksen tavanomainen toiminta estyy liikennöinnin keskeytyksen tai muun vastaavan syyn takia, koska vallitsee erimielisyys siitä, täyttääkö alus sille tämän lain mukaisesti asetetut alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi asetetut vaatimukset. Vastaavasti kuin oikaisuvaatimusmenettelyssä myös valitusta käsiteltäessä aluksen tavanomaisen liikennöinnin estymisellä tarkoitettaisiin sitä, että alusta käytettäisiin elinkeinotoimintaan kuten kauppamerenkulkuun matkustajien ja lastin kuljetuksessa tai hallinnollisena aluksena, jos tarvittava katsastustodistus, lupa tai muu päätös tai todistuskirja olisi annettu.

Tässä laissa ei erikseen säädetä rikosasioita, satamien yksityisoikeudellisia maksuja eikä aluksia koskevia vahingonvastuukysymyksiä koskevasta muutoksenhausta, vaan nämä asiat käsitellään käräjäoikeuksissa ja muissa tuomioistuimissa pääsääntöisesti siten kuin oikeudenkäymiskaaressa (4/1734) sekä oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetussa laissa (689/1997) säädetään. Alusjätelain 13 luvun 11 §:ään ehdotetaan kuitenkin ympäristön pilaantumista koskevia asioita koskevaa forumsäännöstä, jollainen sisältyy myös nykyiseen alusjätelakiin.

### **13 luvun 10 §. Päätöksen täytäntöönpano**

Pykälä on uusi alusjätelaissa. Pykälällä selvennettäisiin päätösten täytäntöönpanoa lainvoimaa vailla olevina, koska tilanne poikkeaa hallintolainkäyttölain mukaisesta pääsäännöstä. Vastaava säännös sisältyy myös alusliikennepalvelulakiin, koska siten voidaan turvata merenkulun turvallisuus myös ympäristön suojelun osalta.

Pykälän 1 momentissa ilmaistu sääntö merkitsee poikkeusta siihen pääsääntöön, että hallintolainkäyttölain mukaan päätöksen saa panna täytäntöön vasta lainvoimaisena. Vailla lainvoimaa olevan päätöksen välittömän täytäntöönpanon mahdollisuus olisi tämän lain mukaan olemassa, jos oikaisuvaatimuksen

käsittelyä viranomaisella tai valitusviranomaisella ei määrää toisin. Aluksen turvallisuuden lisäämiseksi ja ympäristöhaittojen vähentämiseksi tehty päätös on luonteeltaan sen kaltainen, että perusteiden päätöksen välittömälle täytäntöönpanolle ja valitusasioiden joutuisalle käsittelylle tulisi olla olemassa selkeästi lakiin kirjattuna.

Pykälän 2 momentin mukaan öljypäästömaksun maksupäätöksen täytäntöönpanoon sovelletaan, mitä tämän lain 3 luvun 15 §:ssä säädetään. Öljypäästömaksun maksupäätös voidaan panna täytäntöön vasta lainvoimaisena.

### **13 luvun 11 §.** *Toimivaltainen tuomioistuim*

Pykälä vastaa pääosin nykyisen alusjätelain 29 §:ää. Pykälä olisi aikaisempaa täsmällisempi ja siinä ympäristön pilaantumista koskevat oikeudenkäynnit keskitettäisiin merioikeuksiin.

Pykälän 1 momentin mukaan toimivaltaisena tuomioistuimena tiettyä alusta tai siitä aiheutuneeksi väitettyä ympäristön pilaantumista koskevassa asiassa, jossa tätä lakia on sovellettava, on merilain 21 luvun 1 §:ssä mainittu käräjäoikeus (merioikeus), jonka toimipiirissä oikeudenkäynnin aiheuttanut tapahtuma on sattunut. Jos tapahtuma on sattunut aluksen ollessa matkalla, voidaan asia panna vireille myös siinä merilain 21 luvun 1 §:ssä mainitussa käräjäoikeudessa, jonka toimipiirissä olevaan satamaan alus ensimmäiseksi saapuu. Pykälän 1 momentti vastaa muuten voimassa olevan alusjätelain (300/1979) 29 §:n 1 momenttia, mutta pilaantumispaikan ja aluksen saapumissataman alioikeuden sijasta jutut on keskitetty siihen merioikeuteen, jonka toimialueella samaiset paikat sijaitsevat. Tämän lain mukaisten tuomioistuinasioiden keskittämällä merioikeuksiin pyritään tehostamaan tuomioistuinten toimintaa ja varmistamaan juttujen ratkaisuisa käytetty asiantuntemus.

Pykälän 2 momentin mukaan, milloin 13 luvun 4 §:ssä tarkoitettu teko on tapahtunut Suomen talousvyöhykkeellä, rikosasia käsitellään merilain 21 luvun 1 §:ssä mainitussa käräjäoikeudessa. Toimivaltainen käräjäoikeus on se, jonka tuomiopiiriä lähinnä rikos voidaan katsoa tehdyksi soveltaen, mitä oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain (689/1997) 4 luvun 1 §:n 1 ja 2 momentissa säädetään. Tätä pykälää sovellettaessa näiden käräjäoikeuksien tuomiopiirien rajojen katsotaan jatkuvan aluevesien ulkorajalta suuntaansa muuttamatta talousvyöhykkeen ulkorajaan saakka. Pykälän 2 momentilla pyritään selkeyttämään toimivaltaista tuomioistuinta koskevaa säännöstä kun 13 luvun 4 §:ssä tarkoitettu rangaistava mahdollisesti teko on tapahtunut Suomen talousvyöhykkeellä siten, että käräjäoikeuksien väliset rajat talousvyöhykkeellä määritellään tarkemmin. Suomen talousvyöhykkeellä tapahtuneisiin alusjätelain 13 luvun 4 §:ssä tarkoitettuihin tekoihin esitetään vastaavaa tuomioistuinten alueellista toimivaltaa koskevaa säännöstä kuin eduskunnan lakivaliokunnan asiassa antaman lausunnon LaVL 13/2004 vp. kannanotosta ilmenevin perustein säädetään Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa. Koska säännös koskee tuomioistuinten alueellista toimivaltaisuutta, säännöksestä ei seuraa, että alusjäte-

lain mukaisia rikosasioita olisi käsiteltävä merilain mukaisessa erityiskokoonpanossa.

Pykälän 3 momentin mukaan, milloin 13 luvun 4 §:ssä tarkoitettu teko on tapahtunut Suomen alueen ulkopuolella muualla kuin Suomen talousvyöhykkeellä, rikosasia käsitellään Helsingin käräjäoikeudessa. Pykälän 3 momentti vastaa voimassa olevan alusjätelain 29 §:n 2 momenttia.

Merilain 21 luvun 1 §:ssä tarkoitetut käräjäoikeudet ovat nykyisen lain mukaan Turun hovioikeuspiirissä Ahvenanmaan käräjäoikeus ja Turun käräjäoikeus, Vaasan hovioikeuspiirissä Vaasan käräjäoikeus, Itä-Suomen hovioikeuspiirissä Savonlinnan käräjäoikeus, Helsingin hovioikeuspiirissä Helsingin käräjäoikeus ja Raaseporin käräjäoikeus, Kouvolaan hovioikeuspiirissä Kotkan käräjäoikeus ja Rovaniemen käräjäoikeuspiirissä Oulun käräjäoikeus. Tuomiopiirien rajat talousvyöhykkeellä määräytyvät kuntarajojen suorana jatkeena talousvyöhykkeellä. Perusteena juttujen jakamiselle usean merioikeuden kesken sen sijaan, että jutut keskitettäisiin Helsingin käräjäoikeuteen, on odotettavissa oleva asioiden suuri määrä, talousvyöhykkeen laajuus ja merioikeuksien parempi alueellinen asiantuntemus meriympäristön pilaantumista aiheuttaneen teon seurausten arvioinnissa.

Öljypäästömaksua koskevat säännökset on myös toimivaltaisen tuomioistuimen osalta koottu tämän lain 3 lukuun, toimivaltaista tuomioistuinta koskeva säännös on 3 luvun 10 §:ssä.

### **13 luvun 12 §. Voimaantulo**

Pykälän 1 momentin mukaan ehdotettu laki tulisi voimaan 1 päivänä kuuta 20 . Ehdotettujen lakien ja lainmuutosten viivytyksetön voimaantulo on perusteltua lain paikoittaisen vanhentuneisuuden ja Suomessa kansallisesti täytäntöön pantavien kansainvälisten velvoitteiden takia.

Pykälän 2 momentin mukaan ehdotetulla lailla kumottaisiin laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä (300/1979) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Koska nykyiseen alusjätelakiin (300/1979) sisältyvät myös öljyn ja kemikaalien torjuntaa koskevat säännökset, edellyttää lain kumoaminen samalla tässä hallituksen esityksessä tarkoitetun öljyvahinkojen torjunnasta annettavan lain samanaikaista voimaantuloa.

Pykälän 3 momentin mukaan seuraavat säännökset, jotka on osaksi annettu aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä (300/1979) annetun lain nojalla, jäävät voimaan tämän lain tullessa voimaan. Nämä voimaan jäävät asetukset ovat asetus alusten katsastuksista (1123/1999), asetus laivavarusteista (925/1998) sekä asetus kemikaali- ja kaasusäiliöaluksista (244/1982). Kaikki mainitut asetukset on tarkoitus uudistaa, kun alusturvallisuuslainsäädännön valmisteilla oleva kokonaisuudistus valmistuu. Mainitut asetukset sisältävät keskeisiä muun muassa SOLAS -yleissopimukseen perustuvia osia, joille alusturvallisuuslainsäädännössä on tarkoitus antaa voimassa olevaa meri-

laissa olevaa valtuutta täsmällisemmät ja tarkkarajaisemmat asetuksenantovaltuudet, joiden perusteella asetuksentasoinen sääntely voidaan kokonaisuudessaan uudistaa.

Pykälän 4 momentin mukaan ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

### **13 luvun 13 §. Siirtymäsäännös**

Pykälän 1 momentin mukaan tehdyt katsastukset ja myönnetyt todistuskirjat, samanarvoisuudet ja poikkeusluvut ja muut luvat, jotka on annettu aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) mukaisesti ovat voimassa tämän lain mukaisina katsastuksina ja todistuskirjoina niissä määritellyn määräajan loppuun saakka. Ehdotetun alusjätelain voimaantulo ei siten saa aikaan pelkästään uuteen lakiin perustuvaa voimassa olevien katsastusten tai todistuskirjojen, samanarvoisuuksien tai poikkeuslupien uusimistarvetta, vaan tarpeen uusiin katsastuksiin ja todistuskirjoihin, samanarvoisuuksiin tai poikkeuslupiin tulee perustua uusiin vaatimuksiin tai voimassa olevien määräaikojen umpeen kulumiseen. Jos määräaikaa ei ole, uuden lain voimaantullessa on haettava uutta katsastusta, todistuskirjaa, samanarvoisuutta tai poikkeuslupaa. Ennen ehdotetun alusjätelain voimaantuloa vireille tulleisiin hakemuksiin, jotka ovat vireillä ehdotetun uuden alusjätelain voimaan tullessa, sovellettaisiin ehdotetun uuden alusjätelain säännöksiä.

Ehdotetun alusjätelain 7 luvun 6 §:n perusteella säännöstä yhteisön satamassa laiturissa olevia aluksia koskevaa rikkipitoisuusrajaa sovellettaisiin 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen. Koska tätä koskeva tarkempi säännös sisältyy tähän hallituksen esitykseen sisältyvään ehdotukseen valtioneuvoston asetukseksi alusjätteistä 6 luvun 5 §:ään, ehdotetaan asetukseen säännöksen soveltamista koskeva siirtymäsäännös. Alusjätelaissa ei vastaavaa siirtymäsäännöstä sen sijaan olisi.

## **Laki 2**

### **Öljyvahinkojen torjuntalaki**

#### **Yleistä**

Öljyvahinkojen torjuntalaki korvaa voimaan tullessaan aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä (300/1979) annetussa laissa, jäljempänä alusjätelaki, ja maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta (378/1974) annetussa laissa, jäljempänä maa-alueiden öljyvahinkolaki, ympäristövahinkojen torjumisesta annetut säädökset. Uuteen lakiin on myös sisällytetty ne öljyvahinkojen ja kemikaalivahinkojen torjunnasta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (636/1993), jäljempänä torjunta-asetus, annetut määräykset, jotka perustuslain mukaan edellyttävät lain tasolla säätämistä. Lähtökoh-

taisesti kyse ei kuitenkaan ole uudesta lainsäädännöstä, vaikka öljyvahinkojen torjuntalaki sisältää myös joitakin kokonaan uusia pykäläiä, joiden on tarkoitus täsmentää ja selkeyttää torjuntaviranomaisten tehtäviä. Useimmat uusista pykäläistä ovat samansisältöisiä pelastuslain ja meripelastuslain aikaisemmin vastavista asioista säädettyjen pykälien kanssa. Yksityiskohtaisesti ja laajemmin on perusteltu vain niitä säännöksiä, jotka ovat aikaisempaan verrattuna oleellisesti muuttuneet tai jotka ovat öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa uusia.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 luku. Yleiset säännökset

#### 1 §. *Lain tavoite*

Pykälässä säädettäisiin lain tavoitteista, jotka vastaisivat kansainvälisissä torjuntayhteistyöstä tehdyissä sopimuksissa määritellyjä tavoitteita. Epäsuorasti nämä samat tavoitteet käyvät ilmi voimassa olevissa alusjätelaissa ja maa-alueiden öljyvahinkolaissa. Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaisella asianmukaisella varautumisella tarkoitettaisiin sitä, että lain vaatimat torjuntasuunnitelmat on tehty ja ne ovat ajan tasalla, torjuntaorganisaatio on luotu ja torjuntaan osallistuvat tahot on nimetty etukäteen. Koulutetun ja harjoitetun torjuntaorganisaation käytössä tulee myös olla tarkoituksenmukainen ja riittävä kalusto. Jos öljy- ja aluskemikaalivahinkoja tapahtuisi, tulisi ne pykälän 2 kohdan mukaan torjua nopeasti ja tehokkaasti, jotta voitaisiin estää ympäristön pilaantuminen tai ainakin rajoittaa sitä sekä pienentää vahingon kustannuksia. Pykälän 3 kohdassa tavoitteeksi asetettaisiin vahinkojen seurausten korjaaminen niin, että ihmisille, omaisuudelle ja ympäristölle aiheutuvat haitat jäisivät mahdollisimman vähäisiksi. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että öljy tai muu haitallinen aine kerättäisiin pois, rannat ja maat puhdistettaisiin ja turmeltunut ympäristö kunnostettaisiin vastaamaan mahdollisimman paljon aikaisemmin vallinnutta tasoa.

Laissa ehdotetaan säädettäväksi öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan johtamisesta ja johtovastuun siirtämisestä torjuntatilanteessa. Vastaavia säännöksiä ei ole voimassa olevassa alusjätelaissa eikä maa-alueiden öljyvahinkolaissa. Muutoksella halutaan selkeyttää eri viranomaisten tehtäviä, mutta niiden perusvastuita öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa ei esitetä muutettavaksi. Lakiesityksessä tarkennettaisiin myös torjuntaan osallistuvien merellisten viranomaisten, merivoimien, rajavartiolaitoksen ja Merenkululaitoksen asemaa torjunnassa, vaikka käytännössä ei olekaan tässä suhteessa ilmennyt ongelmia. Pykälän 2 momentissa todettaisiinkin lain tavoitteeksi selkeyttää viranomaisten tehtävät ja vastuut öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa.



## 2 §. *Lain soveltamisala*

Ehdotetussa laissa säädettäisiin ennen muuta öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan käytännön suorittamisesta ja torjuntaan varautumisesta, mutta ei vahinkojen ennalta ehkäisemisestä. Lain soveltamisala vastaisi nykyistä maa-alueiden öljyvahinkolakia ja niitä voimassa olevan alusjätelain säännöksiä, jotka koskevat pilaantumisvahinkojen torjumista. Lain maantieteellinen ulottuvuus olisi myös sama kuin edellä mainituissa laeissa eli Suomen maa- ja vesialueet sekä talousvyöhyke. Ahvenenmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 10 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat ympäristönsuojelua. Koska Ahvenanmaalla on voimassa oma öljyvahinkojen torjuntaa koskeva maakuntalaki (landskapslag om bekämpande av oljeskador (1977:16)) ei tämä laki tulisi sovellettavaksi maakunnassa.

Pykälän 2 momentin mukaan alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa olisi tämän lain lisäksi noudatettava Suomea sitovia kansainvälisiä sopimuksia ja niissä sovittuja menettelyjä. Viittauksella tarkoitetaan voimassa olevia Helsingin sopimusta, Kööpenhaminan sopimusta, OPRC -yleissopimusta, Interventioyleissopimusta ja -pöytäkirjaa sekä Venäjän ja Viron kanssa tehtyjä kahdenvälisiä sopimuksia torjuntayhteistyöstä. Näiden sopimusten mukaisia menettelyjä on erityisesti noudatettava pyydettyä torjunta-apua muiden maiden viranomaisilta. Vahingosta ilmoittamisessa muille jäsenmaille ja yhteistyössä vahingon torjumisessa on lisäksi otettava huomioon EU:n pelastuspalveluyhteistyön mekanismin perustamisesta tehty neuvoston päätös.

Pykälän 3 momentissa olisi selventävä viittaus pelastuslain (468/2003) soveltamiseen maa-alueilla tapahtuvien kemikaalivahinkojen torjuntatoiminnassa. Maa-alueella tapahtuvat kemikaalivahingot voivat aiheuttaa pilaantumista ympäristössä, mutta niiden torjumisesta ei ole voimassa erityislainsäädäntöä. Toiminta kuuluu tältä osin sisäasiainministeriön hallinnonalalle.

## 3 §. *Määritelmät*

Pykälässä määriteltäisiin eräät lain soveltamisen kannalta tärkeät käsitteet.

Pykälän 1 kohdassa määriteltäisiin, mitä öljyllä tässä laissa tarkoitettaisiin. Määritelmän alkuosa olisi sama kuin nykyisen alusjätelain 2 a §:n 10 kohdassa ja ehdotetun uuden alusjätelain 1 luvun 2 §:n 31 kohdassa eli Marpol 73/78 yleissopimuksen I liitteen mukainen. Sisällöllisesti vastaavanlaiset öljyn määritelmät on myös Suomea sitovissa kansainvälisissä öljyn ja muiden haitallisten aineiden torjuntayhteistyötä koskevissa Helsingin ja Kööpenhaminan sopimuksissa ja OPRC- yleissopimuksessa. Yleissopimukseen pohjautuvaan määritelmään lisättäisiin kuitenkin vielä öljypitoinen seos ja jäte, niin että kokonaisuus vastaisi paremmin myös maa-alueiden öljyvahinkolain 2 §:ää.

Kohdassa 2 määriteltäisiin muu haitallinen aine samalla tavalla kuin nykyisen torjunta-asetuksen 1 §:n 6 kohdassa. Määritelmä on laaja ja kattaa minkä tahansa muun mereen joutuneen aineen kuin mineraaliöljyn, kuten kemikaalit,

kasvis- ja eläinrasvat, ravinteet ja lannoitteet. Määritelmää ei ole kytketty Marpol 73/78 –yleissopimuksen II ja III liitteiden määritelmiin tai muihinkaan Kansainvälisen merenkulkujärjestön laatimiin koodeihin.

Pykälän 3 kohdassa määriteltäisiin alus viittaamalla ehdotetun uuden alusjätelain asianomaiseen pykälään ja kohtaan. Ehdotetun uuden alusjätelain 1 luvun 2 §:n 15 kohdan mukaan aluksella tarkoitetaan jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset, sekä kiinteää ja kelluvaa alustaa.

Pykälän 4 kohdassa maa-alueen öljyvahinko määriteltäisiin samalla tavalla kuin nykyisin maa-alueiden öljyvahinkolain 2 §:n 2 momentissa.

Pykälän 5 kohdassa määriteltäisiin Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä aluksesta aiheutuva alusöljyvahinko. Määritelmä vastaisi pääpiirteissään Helsingin sopimuksen 2 artiklan 9 kohdan pilaantumistapahtuman ja OPRC -yleissopimuksen 2 artiklan 2 kohdan öljyvahingon määritelmää. Alusöljyvahinko on käsitteenä tuttu jo nykyisestä alusjätelaista, mutta lain 12 §:n 1 momentin määrittely on epäsuora ja erittäin suppea.

Pykälän 6 kohdassa määriteltäisiin öljyvahinko yleiskäsitteenä, joka kattaa sekä maa-alueen öljyvahingon että alusöljyvahingon.

Pykälän 7 kohdassa määriteltäisiin aluskemikaalivahinko pääpiirteissään samalla tavalla kuin Helsingin sopimuksen 2 artiklan 9 kohdan pilaantumisvahinko ja OPRC- HNS pöytäkirjan 2 artiklan 1-kohdan pilaantumistapahtuma. Määritelmän mukaisesti kyse olisi vahingosta, joka aiheutuu merialueella eli Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Määritelmä vastaisi keskeisiltä osiltaan nykyisen alusjätelain 27 b §:n 1 momenttia.

Pykälän 8 kohdassa määriteltäisiin jälkitorjunta. Nykyisen alusjätelain 12 §:n 3 momentissa ja maa-alueiden öljyvahinkolain 5 §:n 3 momentissa säädetään jälkitorjunnasta huolehtimisesta, mutta käsitettä ei ole erikseen määritelty. Tässä laissa jälkitorjunnalla tarkoitettaisiin niitä öljyvahingon torjuntatoimia, jotka tehdään sen jälkeen kun öljyn maaperässä, pohjavedessä, pintavesissä ja rannoilla tapahtuva leviäminen on estetty. Vahingon rajoittaminen sisältäisi esimerkiksi vuodon tukkimisen, öljyn leviämisen estämisen puomituksin tai suojapumppauksen aloittamisella sekä kerättävissä olevan öljyn poistamisen tai käsittelemisen niin, ettei siitä aiheudu ympäristölle enempää pilaantumisen vaaraa. Torjunnan ensimmäisen vaiheen kiireellisten tehtävien jälkeen torjunnassa voidaan siirtyä jälkitorjuntavaiheeseen, joka ei edellytä nopeita toimenpiteitä ja voi jatkua pitkäänkin.

Ympäristönsuojelulain (86/2000) 7 §:ssä kielletään jätteen tai muun aineen jättäminen tai päästäminen maahan siten, että seurauksena on sellainen maaperän laadun huononeminen, josta voi aiheutua vaaraa tai haittaa terveydelle tai ympäristölle, viihtyisyyden melkoista vähentymistä tai muu niihin verrattava yleisen tai yksityisen edun loukkaus. Lain 8 § sisältää vastaavasti pohjaveden pilaamiskiellon. Maaperän ja pohjaveden

puhdistamisvelvollisuudesta säädetään lain 75 §:ssä. Ensisijainen puhdistamisvelvollinen on pilaantumisen aiheuttaja, mutta jos tätä ei saada selville, tavoiteta tai saada täyttämään velvollisuuttaan, voi alueen haltija ja viimekädessä kunta joutua vastaamaan kunnostuksesta.

Öljyvahingossa likaantunut maaperä ja pohjavesi pyritään torjuntatilanteessa keräämään mahdollisimman tarkasti pois ja estämään öljyn leviäminen laajemmalle alueelle. Pilaantuminen saattaa joissakin tilanteissa olla kuitenkin niin vakava tai laaja-alainen taikka luonnonolosuhteet kohteessa voivat olla niin vaikeat, että vaikka öljyn leviäminen pystyttäisiinkin estämään tai sitä merkittävästi hidastamaan, ei torjuntatoimin kuitenkaan päästä ympäristön kunnostamisen suhteen hyvään lopputulokseen. Tällaisissa tilanteissa jälkitorjunnasta huolehtiva viranomainen joutuu lopettamaan torjunnan ja kohteen kunnostamista jatketaan ympäristönsuojelulain säännösten mukaisesti. Samaan tilanteeseen joudutaan myös silloin, jos öljyvahingon yhteydessä kohteessa havaitaan olevan jälkiä jo vanhemmasta vahingosta. Kun viimeksi tapahtuneen vuodon seuraukset on pystytty rajoittamaan ja vuotanut öljy on kerätty talteen, siirtyy kohteen jatkotoimenpiteet hoidettavaksi ympäristönsuojelulain säätämällä tavalla.

Vahingonkorvausoikeuden yleisten periaatteiden mukaisesti vahingon johdosta vaurioitunut vesialue, rannikko, maaperä tai pohjavesi pitäisi palauttaa mahdollisuuksien mukaan ennen vahinkoa edeltäneeseen tilaan eli ennallistaa. Ympäristövahinkojen ennallistamiskustannukset ovat korvaukseen oikeuttavia menoja. Jos ennallistamista ei voida täysin toteuttaa, aiheutunut haitta on kuitenkin yleensä korvattava. Ei voida kuitenkaan pitää perusteltuna, että öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta vastaavat viranomaiset olisivat velvollisia huolehtimaan vahinkojen torjunnan jälkeisistä ennallistamistoista. Tämä periaate on todettu kumottavaksi ehdotettavan maa-alueiden öljyvahinkolain 7 §:n 2 momentissa ja se ehdotetaan otettavaksi yleisempänä tämän lain 19 §:n 1 momenttiin. Sen mukaan torjuntatyöt mukaan lukien jälkitorjunta on suoritettava niin, ettei ympäristön ennallistamista tarpeettomasti vaikeuteta. Ennallistamista ei siis ole pidetty eikä ole tarkoitus jatkossakaan katsoa osaksi viranomaisten suorittamaa jälkitorjuntaa.

## **2 luku. Viranomaiset ja niiden tehtävät**

### *4 §. Ympäristöministeriön tehtävät*

Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunta on ympäristöhallinnon alan tehtävä ja ministeriölle kuuluu alan yleinen ohjaus, seuranta ja kehittäminen. Pykälä vastaisi asiallisesti nykyistä maa-alueiden öljyvahinkolain 5 §:n 1 momenttia ja alusjätelain 12 §:n 1 momenttia.

## 5 §. Suomen ympäristökeskuksen tehtävät

Suomen ympäristökeskuksen tehtävistä säädettäisiin 1 momentissa pääasiassa samalla tavalla kuin nykyisin maa-alueiden öljyvahinkolain 5 §:n 1 momentissa ja alusjätelain 12 §:n 1 momentissa. Velvollisuudesta järjestää ja kehittää öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen ammatillista jatko- ja täydennyskoulutusta säädettäisiin kuitenkin nyt ensimmäisen kerran. Suomen ympäristökeskus järjestää nykyisinkin vähäisessä määrin pelastustoimen alueille ja merellisille yhteistyöviranomaisille koulutuspäiviä lähinnä öljyvahinkojen torjunnasta. Pelastustoimen ammatillista peruskoulutusta annetaan Pelastusopistossa Kuopiossa ja Helsingin Pelastuskoulussa, mutta ympäristövahinkojen torjuntaan liittyvän koulutuksen osuus opetusohjelmissa on pieni. Pelastustoimen alueet järjestävät henkilökuntansa öljyntorjunnan lisäkoulutuksen itse tai ostavat sen alan järjestöiltä. Suomen ympäristökeskus on puolestaan järjestänyt merivoimien, rajavartiolaitoksen ja Varustamoliikelaitoksen aluksilla toimivalle henkilökunnalle alan lisäkoulutusta. Suomen ympäristökeskuksen olisi jatkossa huolehdittava siitä, että kaikille öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisten palveluksessa oleville olisi tarjolla ammatillista jatko- ja täydennyskoulutusta. Käytännössä Suomen ympäristökeskus ei voisi itse merkittävästi lisätä koulutuksen antamista, mutta asiantuntijaviranomaisena se voisi ohjata palveluntuottajia riittävän ja laadukkaan koulutuksen järjestämisessä.

Pykälän 1 momentin mukaan Suomen ympäristökeskus myös vastaisi valtion riittävän alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntavalmiuden hankkimisesta ja ylläpitämisestä ostamalla torjuntakalustoa valtion varastoihin ja hankkimalla yhteistyössä valtion merellisten viranomaisten, lähinnä merivoimien ja rajavartiolaitoksen kanssa aluskalustoa torjuntatehtäviin. Nykyisen alusjätelain 15 §:n mukaan Suomen ympäristökeskus hankkii valtion puolesta torjuntakalustoa riskialttiisiin kohteisiin ja voi myös luovuttaa hankkimaansa kalustoa eri viranomaisten, Varustamoliikelaitoksen, alueen pelastustoimen ja eräiden muiden tahojen hallintaan. Käytäntö on viime vuosina muuttunut niin, että useimmissa tapauksissa Suomen ympäristökeskus sopii uushankintojen tekemisestä yhteistyöviranomaisen kanssa siten, että kalusto hankitaan suoraan asianomaisen yhteistyökumppanin omistuksen. Valtion varastoihin hankittua kalustoa puolestaan luovutetaan muiden viranomaisten käyttöön tarpeen mukaan. Valtion torjuntavalmiuden hankkimisesta ja ylläpidosta säädettäisiin yleisellä tasolla ja nykyisen alusjätelain 15 §:n kaltaista säännöstä ei enää sisällytettäisi tähän lakiin.

Pykälän 2 momentin mukaan Suomen ympäristökeskus vastaisi alusöljyvahinkojen torjunnasta Suomen vesialueella aavalla selällä ja talousvyöhykkeellä kuten nykyisen alusjätelain 19 §:n 1 momentissakin säädetään. Aava selkä on alusjätelaissa vakiintunut käsite, jota ei kuitenkaan ole koskaan määritelty. Öljyvahinkojen torjunnassa aavalla selällä perinteisesti tarkoitetaan sitä osaa vesialueesta, jolla toimiminen pelastustoimen alueiden suurimmilla, noin 15 metriä pitkillä veneillä ei käytännön meriolosuhteiden vuoksi ole mahdollista. Yleensä aavalla selällä tarkoitetaan avomerta ja ulkosaaristoa, mutta sellainen voi olla myös muu laaja ja avoin merialue.

Pykälän 3 momentin mukaan Suomen ympäristökeskus vastaisi myös eräissä muissa tapauksissa suurten ja laaja-alaisten alusöljyvahinkojen torjunnasta, pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 19 §:n 1 momenttia. Pykälän 4 momentin mukaan Suomen ympäristökeskus vastaisi aluskemikaalivahinkojen torjunnasta, pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 27 b §:n 4 momenttia.

#### *6 §. Alueellisen ympäristökeskuksen tehtävät*

Alueellisten ympäristökeskusten tehtävänä olisi ohjata ja valvoa öljyvahinkojen torjunnan järjestämistä alueellaan. Säännös vastaa näiltä osin maa-alueiden öljyvahinkolain 5 §:n 1 momenttia ja alusjätelain 12 §:n 1 momenttia. Öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmien vahvistamisesta säädettäisiin nyt laissa torjunta-asetuksen 4 §:n asemasta.

Nykyisen lainsäädännön mukaan alueellisen ympäristökeskuksen on tarvittaessa osallistuttava öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan. Käytännössä osallistumismahdollisuudet ovat kuitenkin olleet hyvin rajalliset ja sen vuoksi pykälän sanamuotoa ehdotetaan tarkennettavaksi. Alueellisen ympäristökeskuksen velvollisuudeksi öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa säädettäisiin asiantuntija-avun ja mahdollisuuksien mukaan muunkin avun antaminen muille torjuntaviranomaisille. Kyseeseen tulisivat lähinnä asiantuntijan neuvot, näytteenotto, laboratoriotutkimukset ja kaluston luovuttaminen valtion alueellisista öljyntorjuntavarastoista. Muutoksella saatettaisiin lainsäädäntö vastaamaan nykyistä tilannetta ja ympäristökeskusten todellisia toimintamahdollisuuksia.

#### *7 §. Alueen pelastustoimen tehtävät öljyvahinkojen torjunnassa*

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin alueen pelastustoimen tehtävistä samalla tavalla kuin nykyisen maa-alueiden öljyvahinkolain 5 §:n 2 momentissa ja nykyisen alusjätelain 12 §:n 1 momentissa. Alueen pelastustoimi vastaisi öljyvahinkojen torjunnasta omalla maa- ja vesialueellaan.

Alueen pelastustoimen tehtävänä olisi ohjata alueellaan öljyvahinkojen torjuntaan varautumista laissa jäljempänä säädettävällä tavalla. Käytännössä tämä merkitsisi öljyn ja muiden haitallisten aineiden varastojien ja sataman pitäjän neuvomista lain 14 - 16 §:n mukaisissa torjuntakaluston hankinnoissa ja varautumissuunnitelmien tekemisessä. Vaikka säännös on öljyntorjuntalainsäädännössä uusi, ovat alueelliset pelastuslaitokset jo käytännössä tehneet neuvontatyötä laitoksissa tekemiensä muiden tarkastusten yhteydessä. Pelastuslaissa säädetyt palotarkastukset ja kemikaaliturvallisuuslain (390/2005) mukaiset suuronnettomuuden vaaraa aiheuttavien laitosten tarkastukset kohdistuvat osaksi samoihin laitoksiin, joita nyt annettava uusi säännös koskisi. Säännöksen tarkoitus on varmistaa varastolaitosten vahinkoriskien ja vahinkoihin varautumisen mahdollisimman kokonaisvaltainen tarkastelu.

Pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevan alusjätelain 27 b §:n 4 momentin säännöstä alueen pelastustoimen velvollisuudesta osallistua aluskemikaalivahingon torjuntaan, käytännössä osallistuminen tarkoittaisi henkilökunnan ja kaluston antamista torjuntaviranomaisen käyttöön. Alueen pelastustoimi ei kuitenkaan olisi tämän lain mukaan aluskemikaalivahinkojen varsinainen torjuntaviranomainen, minkä vuoksi sillä olisi lakisääteisten tehtäviensä niin vaatiessa mahdollisuus olla osallistumatta torjuntatehtävään. Tätä koskeva säännös olisi ympäristövahinkojen torjuntaa koskevassa lainsäädännössä uusi, mutta vastaisi jo nyt käytännössä vallitsevaa tilannetta.

### **8 §. Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan osallistuvat viranomaiset**

Pykälässä täsmennettäisiin alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan merkittävästi osallistuvien viranomaisten asemaa. Merenkululaitoksen, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen kannalta muutos olisi tosiasiasa pieni, sillä ne ovat nyt jo ottaneet ympäristövahinkojen torjunnan kiinteämmin osaksi toimintaansa. Erityisesti tämä pitää paikkansa rajavartiolaitoksen suhteen. Torjuntaan osallistuvalla viranomaisella olisi lain ehdotetun 10 §:n mukaan torjuntaviranomaisen asema, mikä merkitsisi oikeutta käyttää torjuntatilanteessa laissa säädettyjä valtuuksia. Rajavartiolaitos osallistuisi kuitenkin vain merialueilla tapahtuvien vahinkojen torjuntaan, koska sillä ei ole aluskalustoa sisämaan vesistöissä.

Torjuntatehtäviin osallistuminen olisi 1 momentissa mainittujen viranomaisten lakisääteinen tehtävä ja alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunta olisi otettava huomioon niiden toiminnan suunnittelussa. Nykyisen alusjätelain 31 §:ssä Merenkululaitos, puolustusvoimat ja rajavartiolaitos on mainittu virka-apuviranomaisina. Pääasiallisen tehtävänsä vuoksi mainittujen viranomaisten alukset liikkuvat kuitenkin paljon merellä ja voivat ensimmäisenä saapua myös vahinkopaikalle. Tämän vuoksi on pidetty tarkoituksenmukaisena, että ne voisivat tarvittaessa heti aloittaa torjuntatoimet ja käyttää torjuntaviranomaisen valtuuksia tarvitsematta odottaa Suomen ympäristökeskukselta virka-apupyyntöä. Puolustusvoimissa torjuntaan osallistuvan viranomaisen asema koskisi merivoimia, jolla on käytössään kaksi öljyvahinkojen torjuntaan soveltuva alusta, Hylje ja Halli. Muuten puolustusvoimat antaisi ympäristövahinkojen torjunnassa virka-apua ensisijassa kuljetus- ja huoltotehtävissä ja rantojen puhdistamisessa.

Puolustusvoimilla ja rajavartiolaitoksella on hallinnassaan aluksia, jotka on varusteltu öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaan merialueilla. Merenkululaitos on osallistunut öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan lähinnä väylänhoitoaluksillaan, mutta vuonna 2004 toteutetun organisaatiouudistuksen seurauksena laivaluokan väylänhoitoalukset siirtyivät valtion liikelaitoksena toimivaan Varustamoliikelaitokseen. Suomen ympäristökeskus on tehnyt puolustusvoimien, rajavartiolaitoksen ja Varustamoliikelaitoksen kanssa sopimukset yhteistyöstä alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa. Suomen ympäristökeskus korvaa sopimusten perusteella yhteistyöviranomaisille alusten harjoituksiin ja torjuntaan käyttämisestä aiheutuvat kulut. Järjestelmä on yksi

muoto pilaaja maksaa –periaatteesta. Ympäristövahinkojen torjunnasta aiheutuneet kustannukset Suomen ympäristökeskus perii vahingosta vastuussa olevalta. Merenkululaitos osallistuu tällä hetkellä ympäristövahinkojen torjuntaan lähinnä merenkulun ja meriliikenteen asiantuntijana eikä niinkään operatiivisena viranomaisena. Merenkululaitoksella on tietoa muun muassa merikartoista ja –väylistä, aluksista ja niiden rakenteesta. Lisäksi Merenkululaitoksen yksikkö toimii VTS-viranomaisena, joka ohjaa ja valvoo alusliikennettä. Merenkululaitoksen sisäisen tuotannon yksiköllä on hallinnassaan pieniä väyläaluksia, joita ei kuitenkaan ole erikoisvarusteltu ympäristövahinkojen torjuntaan. Yksikkö on tarkoitus ulkoistaa jo vuoden 2009 alusta lukien.

Pykälän 2 momentin mukaan Merenkululaitoksen, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen olisi ryhdyttävä pikaisesti valmiutensa edellyttämiin toimiin alusöljy- tai aluskemikaalivahingon havaittuaan tai vahingosta tiedon saatuaan. Säädös vastaa nykyisen alusjätelain 31 §:n 1 momentissa ilmaistua periaatetta. Koska kaikilla mainituilla viranomaisilla on myös muita lakisääteisiä tehtäviä, torjuntavollisuuden edellytykseksi kuitenkin säädettäisiin, ettei viranomaisen muun tärkeän lakisääteisen tehtävän suorittaminen saisi merkittävällä tavalla vaarantua torjuntatehtävän vuoksi. Asiaan liittyvä intressipunninta ja päätöksenteko olisi luonnollisesti suhteutettava torjuntatilanteen vakavuuteen ja luonteeseen sekä muihin käsillä oleviin tosiseikkoihin. Rajavartiolaitos esimerkiksi on maan johtava meripelastusviranomainen. Tämän vuoksi merellä vaarassa olevien ihmisten etsiminen ja pelastaminen voisi käytännössä rajoittaa laitoksen mahdollisuuksia osallistua alusympäristövahinkojen torjuntaan.

Pykälän 3 momentissa viitattaisiin varustamoliikelaitoksesta annettuun lakiin (937/2003), jonka 2 §:n 2 momentin mukaan Varustamoliikelaitos on velvollinen tarjoutumaan öljyntorjuntatehtäviin koko maassa.

### **9 §. Kunnan tehtävät öljyvahinkojen torjunnassa**

Pykälä vastaisi pääosin nykyistä maa-alueiden öljyvahinkolain 5 §:n 3 momenttia ja nykyisen alusjätelain 12 §:n 3 momenttia. Kunnan tehtävistä öljyvahinkojen torjunnassa ja jälkitorjunnassa säädettäisiin kuitenkin nykyistä täsmällisemmin.

Pykälän 1 momentissa esitetään säädettäväksi voimassa olevien säännösten mukaisesti, että kunta vastaisi tarvittaessa öljyvahinkojen jälkitorjunnasta alueellaan. Kunnan eri viranomaisten ja laitosten tulisi lisäksi tarvittaessa osallistua öljyvahinkojen torjuntaan. Pelastustoimen alueuudistuksen voimaantulon jälkeen on käytännössä ollut jonkin verran epäselvyyttä alueen pelastustoimen ja kunnan tehtävien jakautumisesta öljyvahinkojen torjunnassa. Pelastuslaitos on saattanut tulkita tilanteen vahinkopaikalla sellaiseksi, että vahingon torjuminen ei pelastuslaitoksen käytössä olevin keinoin ole enää mahdollista ja muu alueen puhdistaminen vaatii niin pitkäkestoisia toimia, että pelastuslaitos nopean toiminnan yksikkönä ei voi sitoutua siihen. Kun monet kunnat ovat järjestäneet rakentamis- ja kunnossapitopalvelunsa ostopalvelujen kautta, kasvaa mahdollisuus, että vahingon torjumisen loppuunsaattamisesta ei tällaisessa tapauk-

sessä todellisuudessa huolehdi kukaan. Tilannetta on tässä laissa pyritty selkeyttämään jälkitorjunnan määritelmän, kunnan tehtävien täsmentämisen ja johtovastuun siirtoa ja torjuntatöiden lopettamista koskevien säännösten avulla.

Öljyvahingon torjuntaan kuuluvat sekä alkuvaiheen toimet vahingon laajenemisen ehkäisemiseksi että mahdollisesti pitkäänkin jatkuvat puhdistamis- ja ennallistamistyöt. Alkuvaiheessa pyritään ensin estämään öljyn kulkeutuminen maaperässä, pohjavedessä, pintavesissä ja rannoilla. Torjunta tapahtuu poistamalla talteen kerättävissä oleva öljy tai käsittelemällä jäljelle jäävä öljy niin ettei siitä voi enää aiheutua likaantumisen leviämistä. Laaja-alaisen vahingon torjunnassa tarvitaan lisäksi sellaisia toimenpiteitä kuin tilanteen seuranta ja kartoitus, vahinkojen arviointi sekä jätteiden kuljetus ja haitattomaksi tekeminen. Vahingon suuruudesta riippuu kestääkö alkuvaiheen torjunta tunteja, päiviä vai viikkoja. Pienissä vahingoissa pelastuslaitos tukkii öljyvuodon ja kerää maahan tai veteen kulkeutuneen öljyn pois, eikä varsinaisia vahingon jälkitorjuntatoimenpiteitä tarvita. Jälkitorjunta on osa öljyvahinkojen torjuntaa ja se voi kestää pitkäänkin, jos esimerkiksi öljysäiliön vuoto tai täyttövahinko on aiheuttanut pohjaveden pilaantumisen ja edellyttää pitkäkestoista suojapumpusta. Myös alusöljyvahingoissa öljyn, likaantuneiden eläinten ja erilaisen jätteen kerääminen rannoilta voi jatkua viikkojen ja kuukausien ajan. Näissä tilanteissa ei aina ole tarkoituksenmukaista sitoa pelastuslaitosten henkilökuntaa ympäristön kunnostustehtäviin, minkä vuoksi esitetään kunnan vastuun täsmentämistä öljyvahingon jälkitorjunnassa. Kunnan olisi tarvittaessa vastattava vahingon jälkitorjunnasta alueellaan. Tehtävä voitaisiin myös sopia hoitettavan keskitetysti yhden tai useamman kunnan voimin taikka pelastuslaitos voisi ottaa huolehtiakseen myös torjunnan tästä osuudesta. Akuutin öljyvahingon torjunnassa kunnan viranomaisten ja laitosten osallistumisvelvoite saattaisi käytännössä merkitä esimerkiksi kunnan ympäristösihteerin, vesilaitoksen ja teknisen toimen antamaa apua pelastustoimen alueelle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että alueen pelastustoimen öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmassa olisi oltava tiedot torjuntaan osallistuvista ja jälkitorjunnasta vastaavista kunnan viranomaisista ja laitoksista. Suunnitelmassa selvitettäisiin tarkemmin kunkin kunnan osalta öljyvahinkotilanteissa mukana olevat tahot. Säännös ei poikkea voimassa olevasta laista.

## **10 §. Torjuntaviranomaiset**

Pykälässä lueteltaisiin lain tarkoittamat öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaiset. Pykälä vastaisi pääosin nykyisen maa-alueiden öljyvahinkolain ja nykyisen alusjätelain säännöksiä. Koska laissa ehdotetaan säädettäväksi nykyistä tarkemmin kunnan velvollisuudesta hoitaa öljyvahinkojen jälkitorjuntaa ja Merenkululaitoksen, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen osallistumisesta alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan, olisi kuitenkin tarpeen täsmentää erityisesti näiden viranomaisten johtovastuut öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa. Torjuntaviranomaisen asema antaa viranomaiselle merkittäviä



oikeuksia ja velvoitteita, joista säädettäisiin myöhemmin tässä laissa. Pykälässä mainitut viranomaiset olisivat ensisijaisesti vastuussa öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntatehtävistä sen mukaan kuin laissa niiden tehtäväksi säädettäisiin.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan Suomen ympäristökeskus ja sen asettama torjuntatöiden johtaja olisivat alusöljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisia. Säännös vastaisi nykyisen alusjätelain 13 §:n 1 momentin 1 ja 2 kohtia sekä 27 b §:n 4 momenttia.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan Merenkululaitos, puolustusvoimat ja rajavartiolaitos olisivat laissa tarkoitettuja torjuntaviranomaisia tilanteissa, joissa ne ovat ryhtyneet alusöljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjuntaan. Tässä yhteydessä tarkoitettaisiin erityisesti 8 §:ssä säänneltyjä tilanteita, joissa mainitut viranomaiset ovat oma-aloitteisesti ryhtyneen vahingon torjuntaan jo ennen Suomen ympäristökeskusta tai alueen pelastustoimea. Säännös poistaisi epävarmuuden sen suhteen, voivatko Merenkululaitos, puolustusvoimat eli käytännössä merivoimat ja rajavartiolaitos käyttää näissä tilanteissa lainsäädännön torjuntaviranomaisille antamia erityisoikeuksia. Torjuntaviranomaisen asema ei päättyisi siihen kun alueen pelastustoimi tai Suomen ympäristökeskus ottaisi vastuun meneillään olevasta tehtävästä, mutta toiminta jatkuisi sen jälkeen torjuntatöiden johtajan johtovallan alaisena.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan alueellisen ympäristökeskus olisi lain tarkoittama torjuntaviranomainen öljyvahinkojen torjunnassa. Säännös vastaisi nykyisen alusjätelain 13 §:n 3 kohtaa ja maa-alueiden öljyvahinkolain 6 §:n 1 momenttia.

Pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaan torjuntaviranomaisia öljyvahinkojen torjunnassa olisivat alueen pelastustoimen pelastusviranomainen ja torjuntatöitä johtava muu pelastuslain 44 §:n 1 momentissa tarkoitettu pelastustoiminnan johtaja. Säännös vastaisi asiallisesti nykyisen alusjätelain 13 §:n 1 momentin 4 kohtaa ja maa-alueiden öljyvahinkolain 6 §:n 1 momenttia. Nykyisen lainsäädännön torjuntatöitä johtavan pelastustoimen johtajan määritelmä on korvattu täsmällisemmällä ja pelastuslain käsitteistöä vastaavalla käsitteellä torjuntatöitä johtava muu pelastuslain 44 § 1 momentissa tarkoitettu pelastustoiminnan johtaja. Käytännössä säännös varmistaisi sen, että myös vapaapalokunnan esimies voisi toimia torjuntaviranomaisena siihen saakka kun pelastusviranomainen on ottanut tehtävän johtaakseen. Pelastuslain 4 §:n 2 momentin mukaan pelastustoimen alueen pelastusviranomaisia ovat sen ylin viranhaltija ja alueen määräämät muut pelastustoimen viranhaltijat sekä alueen pelastustoimen asianomainen monijäseninen toimielin.

Pykälän 1 momentin 5 kohdan mukaan torjuntaviranomainen öljyvahinkojen jälkitorjunnassa olisi myös kunta ja kunnan määräämä viranomainen. Pelastustoimen alueellistamisen vuoksi tehtyjen alusjätelain ja maa-alueiden öljyvahinkolain muutosten jälkeen kunnalla ja sen nimetyllä viranomaisella taikka torjuntatöiden johtajalla ei ole ollut torjuntaviranomaisen asemaa, joka

siis nyt osittain palautettaisiin. Koska kunta vastaisi tarvittaessa vain öljyvahinkojen jälkitorjunnasta, myös torjuntaviranomaisen asema rajoitettaisiin koskemaan vain jälkitorjuntatilanteita. Ensivaiheen torjuntaan kunta osallistuisi tarvittaessa muun torjuntaviranomaisen alaisuudessa.

Pykälän 2 momentin mukaan torjuntatöitä johtava henkilö olisi tehtävässään virkavastuun alainen. 1 momentin 4 kohdan mukaan öljyvahingon torjuntaviranomaisena voisi toimia alueen sopimuspälokuntaan kuuluva henkilö siihen saakka, kun pelastusviranomainen ottaa toiminnan johtaakseen. Näissä tapauksissa torjuntaviranomainen voisi olla muukin henkilö kuin virkamies. Suomen ympäristökeskuksen asettama torjuntatöiden johtaja voisi olla joku muu kuin virkamies. Koska torjuntaviranomainen käyttää tehtävässään julkista valtaa, ehdotetaan pykälän 2 momentissa rikosoikeudellisen virkavastuun ulottamista mainittuihin henkilöihin.

### **11 §. Virka-apuviranomaiset**

Pykälässä velvoitettaisiin valtion viranomaiset pyydetessä antamaan mahdollisuuksiensa mukaan virka-apua öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisille. Virka-apuviranomaisia ei mainittaisi nimeltä, käytäntö vastaisi nykyisen maa-alueiden öljyvahinkolain 6 §:n 2 momenttia. Voimassa olevassa alusjätelain 31 §:n 1 momentissa alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa virka-apuviranomaisiksi nimetään rajavartiolaitos, puolustusvoimat, Merenkululaitos, Merentutkimuslaitos, poliisi, lääninhallitus ja tielaitos. Kolme ensiksi mainittua viranomaista olisivat tämän lain 8 § mukaan velvollisia omaloitteisesti osallistumaan alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan eikä niiltä siinä tehtävässä olisi siis tarpeen pyytää virka-apua. Osallistumisvelvollisuus koskisi kuitenkin puolustusvoimista ainoastaan merivoimia eli maa- ja ilmavoimilta olisi edelleen tarvittaessa pyydetävä virka-apua. Toisaalta edellä 8 §:ssä säädetty osallistumisvelvollisuus ei koskisi maa-alueilla tapahtuvia öljyvahinkoja, minkä vuoksi niissä tilanteissa myös merivoimilta, rajavartiolaitokselta ja Merenkululaitokselta olisi erikseen pyydetävä virka-apua.

Virka-apuviranomaisina voisivat yleisimmin tulla kysymykseen Merentutkimuslaitos, Ilmatieteen laitos, Geologian tutkimuskeskus, Metsähallitus, Ilmailulaitos, Maanmittauslaitos, Tiehallinto, Elintarviketurvallisuusvirasto, lääninhallitus ja poliisi. Virka-apuviranomaisten tehtävistä ei säädettäisi tässä laissa erikseen, vaan annettava apu riippuisi kunkin viranomaisen laissa säädettyistä tehtävistä.

Pykälässä säädettäisiin lisäksi, että sama velvollisuus avustaa öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisia kuin on valtion viranomaisilla, on myös luotsausliikelaitoksesta annetussa laissa (938/2003) tarkoitetulla liikelaitoksella. Torjuntaviranomaisilla olisi tehtävässään mahdollisuus saada luotsausliikelaitokselta käyttöönsä laitoksen henkilökuntaa kuten luotseja, kalustoa ja tiloja.

### 3 luku. Öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmat

#### 12 §. Alueen pelastustoimen öljyntorjuntasuunnitelma

Pykälän 1 momentti vastaa maa-alueiden öljyvahinkolain 5 §:n 2 momenttia, nykyisen alusjätelain 12 §:n 2 momenttia sekä öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta annetun asetuksen 2 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin öljyntorjuntasuunnitelman pääkohdista. Luettelo suunnitelmassa käsiteltävistä aiheista vastaa otsikkotasolla nykyisen öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta annetun asetuksen 2 §:n 2 momentissa yksityiskohtaisesti kuvattua suunnitelman sisältöä.

Tarkemmat säännökset suunnitelman sisällöstä, laatimisesta, hyväksymisestä ja tarkistamisesta annettaisiin pykälän 3 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella. Nykyisin vastaavat säännökset ovat öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta annetussa asetuksessa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin lisäksi ympäristöministeriön oikeudesta antaa tarkempia ohjeita torjuntavalmiuden arvioimisesta ja valmiuden edellyttämästä kalustosta ja sen hankinnasta. Vesi- ja ympäristöhallitus julkaisi vuosina 1988 - 1989 neljä öljyvahinko-ohjetta kuntien, öljyvarastojen ja satamien öljyntorjunnasta sekä öljyntorjuntavenekaluston määrittelyistä ja vesi- ja ympäristöpiirien tehtävistä öljyntorjunnassa. Vuonna 2000 Suomen ympäristökeskus julkaisi uuden öljyntorjuntaveneen hankintaoppaan. Uuden öljyntorjunnan perusoppaan valmistelu on tullut ajankohtaiseksi pelastustoimen hallinnon uudistuksen ja öljyntorjuntakaluston ja -laitteiston teknisen kehityksen vuoksi. Opas on tarkoitettu valmistella yhteistyössä Suomen ympäristökeskuksen ja pelastustoimen alueiden kanssa.

#### 13 §. Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan yhteistoimintasuunnitelma

Pykälän 1 momentti vastaa nykyisen alusjätelain 31 §:n 2 momentin ja torjunta-asetuksen 2 §:n 1 momentin säännöksiä. Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisten olisi alueellisen ympäristökeskuksen johdolla laadittava suunnitelma yhteistyöstä vahinkojen torjuntatyössä. Nykyisen alusjätelain viittaus suunnitelman laatimisesta yhdessä 31 §:n 1 momentissa lueteltujen virka-apuviranomaisten kanssa on jätetty tarpeettomana pois, sillä yhteistyötahot määräytyvät käytännössä kullakin suunnitelma-alueella paikallisten olosuhteiden ja tarpeiden mukaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin yhteistyösuunnitelman pääkohdista, jotka yleisellä tasolla vastaavat nykyisen torjunta-asetuksen 7 §:ää. Tarkemmat säännökset suunnitelman sisällöstä, sen käsittelystä sekä suunnittelussa noudatettavasta aluejaosta ja suunnitelman laadinnasta vastaavasta alueellisesta ym-

päristökeskuksesta annettaisiin 3 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella. Nykyisin suunnitelman sisällöstä ja käsittelystä säädetään öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta annetun asetuksen 3 luvussa. Vastaavasti yhteistoimintasuunnitelman aluejaosta ja suunnitelman laadintaa johtavasta ympäristökeskuksesta säädetään ympäristöministeriön 27.7.2000 (706/2000) antamassa asetuksessa. Sen mukaan Suomenlahden, Saaristomeren, Pohjanlahden ja Saimaan syväväylän alueelle laaditaan kullekin oma suunnitelmansa.

#### **4 luku. Öljyvarastojen ja satamien velvollisuudet**

##### **14 §. *Öljyvaraston perustorjuntavalmius***

Pykälän 1 ja 2 momentti vastaisivat maa-alueiden öljyvahinkolain 4 §:n 2 momenttia ja torjunta-asetuksen 11 §:ää.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan sääntelyn ulkopuolelle jätettäväksi jakeluasemat ja niiden torjuntavalmius, koska niistä on säädetty erikseen kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetussa laissa (390/2005). Lain voimaantulosta annetun säännöksen (138 §) perusteella on edelleen voimassa vanhemman lainsäädännön perusteella annettu kauppa- ja teollisuusministeriön päätös vaarallisen kemikaalien käsittelystä ja varastoinnista jakeluasemilla (415/1998). Jakeluasemapäätöksen 37 §:n mukaan jakeluasemalla tulee olla imeytysainetta ja muuta kalustoa vuotojen leviämisen estämistä ja keräämistä varten. Sääntelyä voidaan pitää riittävänä eikä tässä laissa tarvitse säätää jakeluasemille lisävelvoitteita perustorjuntavalmiuden hankkimisesta.

##### **15 §. *Suuren öljyvaraston torjuntavalmius***

Pykälä vastaisi pääpiirteissään nykyisen torjunta-asetuksen 12 §:ää ja sitä sovellettaisiin varastoihin, jotka eivät sijaitse rannikkoalueilla. Varastoijan olisi kuitenkin öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmaa laatiessaan kuultava alueen pelastustointa. Vastaavaa velvoitetta ei voimassa olevassa lainsäädännössä ole, mutta käytännössä pelastuslaitosten kanssa on tehty yhteistyötä pelastuslain 9 §:n mukaisten pelastussuunnitelmien ja maa-alueiden öljyvahinkolain 5 §:n 2 momentin sekä nykyisen alusjätelain 12 §:n 2 momentin mukaisen alueen öljyntorjuntasuunnitelman laatimisen yhteydessä. Lisäksi laissa ehdotetaan säädettäväksi varastoijan velvollisuudesta hankkia öljyntorjuntakalustoa. Sama velvollisuus tulee epäsuorasti ilmi nykyisen öljyntorjunta-asetuksen 11 ja 12 §:ssä. Suurilta öljyvarastoilta edellytetään ensisijassa toimia vahingon rajoittamiseksi ja leviämisen estämiseksi sekä tilanteen hallitsemiseksi siihen asti kun viranomaiset ottavat torjuntatyön johtaakseen ja hoitaakseen.

Pykälän 2 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä suunnitelmasta ja tarvittavasta torjuntakalustosta. Nykyisen torjunta-asetuksen 12 §:n mukaan suunnitelmasta tulee käydä muun muassa ilmi torjuntatyöstä vastaava henkilö, öljyvahinkojen torjuntaan perehtynyt henkilöstö, käytettävissä oleva torjuntakalusto ja tarvikkeet samoin kuin tarvittaes-

sa paikka, johon vahinkotapauksessa kiireellisesti poistettavaa öljyä voidaan väliaikaisesti sijoittaa. Vastaavanlainen pykälä on tarkoitus sisällyttää uuteen valtioneuvoston asetukseen.

#### **16 §. Sataman ja laitoksen torjuntavalmius**

Pykälässä säädettäisiin sataman ja rannikkoalueella olevan öljyä ja muuta vaarallista ainetta varastoivan laitoksen varautumisesta. Pykälän 1 momentti vastaisi pääosin nykyisen alusjätelain 14 §:n 1 momenttia, mutta velvollisuus laatia torjuntasuunnitelma ja hankkia torjuntakalustoa laajennettaisiin nyt koskemaan myös satamia ja varastoja, joissa käsitellään muita haitallisia aineita. Säännöksen ulottaminen koskemaan myös muita kuin öljytuotteita perustuu OPRC-HNS –pöytäkirjan kolmannen artiklan kohtaan kaksi. Tarkoituksena on varautua vahinkoihin, joissa muuta haitallista ainetta vuotaa mereen rannikkoalueella sijaitsevasta varastosta taikka purettaessa tai lastattaessa laivaa satamassa. Näissä tilanteissa tarvittavat pelastustoimet ovat samanlaisia kuin merialueilla tapahtuvassa aluskemikaalivahingon torjunnassa.

Sataman ja teollisuus- ja varastolaitoksen määritelmiä on pykälässä täsmennetty. Sen sijaan että varautumisvelvollisuus koskisi satamia, joissa säännöllisesti käy säiliöaluksia tai runsaasti muita aluksia, koskisi se nyt satamia, jotka on pääasiassa tarkoitettu kauppamerenkulun käyttöön. Vastaavasti öljyä tai muuta haitallista ainetta varastoivan laitoksen velvoitteet sidottaisiin nykyisen väljän kriteerin sijasta tarkasti ilmaistuun varastoitavan öljyn tai muun haitallisen aineen määrään, joka olisi miljoona litraa tai enemmän, eli raja olisi sama kuin lain 15 §:ssäkin. Teollisuus- ja varastolaitoksia ei enää laissa mainittaisi erikseen vaan molemmat sisältyisivät varastoivan laitoksen käsitteeseen. Jotakin pieniä yksiköitä lukuun ottamatta Suomessa ei enää ole alusten korjauksia suorittavia telakoita eikä niitä enää pidetä tarpeellisena mainita tässä pykälässä. Pienten korjaustelakoiden vahinkotilanteiden torjunnasta vastaa alueen pelastuslaitos.

Toiminnan harjoittajan olisi laadittava suunnitelma öljy- ja aluskemikaalivahingon varalta ja kuultava siinä yhteydessä alueen pelastustointia. Vastaavaa säännöstä ei ole voimassa olevassa laissa, mutta suunnitelman laadintaa voidaan pitää perusteltuna varastoitaessa huomattavia määriä ympäristölle haitallisia aineita. Lisäksi voimassa olevan torjunta-asetuksen 12 §:ssä velvoitetaan suunnitelman tekemiseen, kun maa-alueella varastoidaan vastaava määrä öljyä tai muita haitallisia aineita. Saman velvoitteen ulottaminen nyt myös rannikkoalueille on meriluonnon suojelun kannalta perusteltua. Vaikka suunnitteluvaikeus olisi öljyntorjuntalainsäädännössä uusi, joutuvat satamat ja laitokset jo nyt tekemään pelastuslain ja kemikaaliturvallisuuslain mukaisia suunnitelmia onnettomuuden varalta. Käytännössä sataman tai varastoivan laitoksen työmäärä ei tämän muutoksen johdosta oleellisesti lisääntyisi.

Sataman tai laitoksen alueella voi toimia useita toiminnanharjoittajia, jolloin suunnitelman teossa on otettava huomioon kemikaaliturvallisuuslain 30 §:n 3 momentti. Sen mukaan kahden tai useamman tosiaan lähellä sijaitsevan tuotan-

tolaitoksen toiminnanharjoittajien on toimittava yhteistoiminnassa suuronnettomuuksien torjumiseksi ja onnettomuuksien leviämisen ehkäisemiseksi. Velvoitteen toistamista tässä laissa ei ole pidetty tarpeellisenä. Alueellisen ympäristökeskuksen olisi kuitenkin tässä pykälässä tarkoitetun suunnitelman saadesaan tarkastettava, että eri toimijoiden suunnitelmat muodostavat toimivan kokonaisuuden.

Pykälän 2 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa mainitusta torjuntakalustosta. Momentti vastaisi nykyisen alusjätelain 14 §:n 2 momenttia. Säännöksiä annettaessa otettaisiin huomioon ympäristövahingon vaaraa aiheuttavat seikat, kuten sataman liikennemäärät, erityisesti säiliöalusten määrät ja muut vahingon riskiin vaikuttavat tekijät. Nykyisen lainsäädännön viittaus sataman tai laitoksen taloudellisen kantokyvyn arviointiin harkittaessa tarpeellisen torjuntakaluston laatua ja määrää esitetään poistettavaksi vanhentuneena. Säännös liittyy 1970-luvun tilanteeseen, jolloin viranomaisten kalusto- ja muu torjuntavalmius ei ollut riittävällä tasolla ja sen vuoksi teollisuuden varautumiselta edellytettiin enemmän kuin nyt. Säännöksellä siis käytännössä pyrittiin rajoittamaan teollisuuden varautumisvelvollisuutta, mutta säännöksen säilyttäminen vielä tänä päivänä lainsäädännössä saattaisi johtaa vääriin tulkintoihin. Nykyään ei ole mahdollista, että toiminnanharjoittaja voisi ryhtyä harjoittamaan sellaista elinkeinoa, jonka riskejä hän ei lähtökohtaisesti hallitsisi. Myös nykyisen alusjätelain 12 §:n 2 momentti, jonka mukaan alueen pelastustoimi voi sopia torjunnan järjestämisestä yhteistyössä satamien ja öljyä käsittelevien teollisuus- ja varastolaitosten kanssa, on perua 1970-luvun tilanteesta. Koska alueellisen pelastustoimen ja eri laitosten mahdollisuus yhteistyöhön on mahdollista ilman että se erityisesti todetaan laissa, on myös tämä säännös katsottu voitavan jättää laista pois.

## **5 luku. Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunta**

### **17 §. Vahingosta ilmoittaminen ja ensitorjunta**

Pykälän 1 momentissa viitattaisiin ehdotetun uuden alusjätelain 11 luvun 1 ja 2 §:iin, joissa säädettäisiin aluksen päällikön velvollisuudesta ilmoittaa alusöljy- ja aluskemikaalivahingosta tai sellaisen vahingon vaarasta meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS- viranomaiselle. Lisäksi päällikön olisi ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, jota häneltä kohtuudella voitaisiin edellyttää. Alusjätelain säännökset vastaisivat pääosin nykyisen alusjätelain 18 §:n 1 momentin ja nykyisen alusjäteasetuksen 10 §:n ja 26 b §:n säännöksiä. Ilmoitusvelvollisuus koskisi sekä oman aluksen aiheuttamia vahinko- ja vaaratilanteita että Suomen aluevesillä tai Suomen talousvyöhykkeellä havaittuja öljypäästöjä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin öljyä hallussaan pitävän velvollisuudesta ilmoittaa vahingosta tai sen vaarasta hätäkeskukselle ja ryhtyä sellaisiin torjuntatoimiin, joita häneltä olosuhteisiin nähden kohtuudella voidaan vaatia. Säännös vastaisi nykyisen maa-alueiden öljyvahinkolain 4 §:n 1 momenttia.

Pykälän 3 momentissa viitattaisiin yleiseen velvollisuuteen ilmoittaa havaitusta öljy- tai aluskemikaalivahingosta tai sellaisen vaarasta pelastuslain (468/2003) 28 §:n mukaisesti. Ilmoitusvelvollisuus olisi voimassa ilman tämän pykälän määräystäkin, mutta ottamalla se lakiin on haluttu erikseen muistuttaa säännöksestä ja samalla esittää kootusti ympäristövahinkojen torjuntaan liittyvät ilmoitusvelvollisuudet. Viittauksen vuoksi ei ole katsottu enää tarpeelliseksi säätää erikseen esimerkiksi sataman ja laitoksen ilmoittamisvelvollisuudesta, kuten nykyisen alusjätelain 18 §:n 1 momentissa.

Ympäristönsuojelulaki (86/2000) on ympäristön pilaantumisen ehkäisemisen yleislaki, jossa säädetyllä lupajärjestelmällä pyritään ennakolta estämään ja vähentämään pilaantumista. Lain 62 §:n ja 76 §:n mukaan toiminnanharjoittajan on ilmoitettava valvontaviranomaiselle, jos onnettomuudesta, tuotantohäiriöstä tai muusta syystä aiheutuu päästöjä, jotka aiheuttavat ympäristön pilaantumisen vaaraa. Hallituksen esityksessä ympäristölle aiheutuvien vahinkojen korjaamista koskevaksi lainsäädännöksi (HE /2008) ehdotetaan lisäksi ympäristönsuojelulakia täydennettäväksi toiminnanharjoittajan yleisellä velvollisuudella ryhtyä torjumaan toiminnasta aiheutunutta pilaantumista. Ympäristönsuojelulain tai muiden lakien mukaiset huolehtimis- ja ilmoittamisvelvollisuudet eivät kuitenkaan korvaa tämän lain perusteella tehtäviä ilmoituksia.

#### **18 §. Vahinkoilmoituksen vastaanoton edellyttämät toimenpiteet**

Pykälässä säädettäisiin vahinkoilmoituksen vastaanottaneiden viranomaisten velvollisuudesta viipymättä ilmoittaa öljy- tai aluskemikaalivahingosta tai sen vaarasta varsinaiselle torjuntaviranomaiselle. Maa-alueiden öljyvahingoista ilmoitus olisi tehtävä alueen pelastustoimelle, alusöljy- ja aluskemikaalivahingoista Suomen ympäristökeskukselle ja alueen pelastustoimelle.

#### **19 §. Torjunnan järjestäminen**

Pykälän 1 momentin alkuosa vastaisi voimassa olevan alusjätelain 18 §:n 1 momentin loppuosaa ja maa-alueiden öljyvahinkolain 7 §:n 1 momenttia. Siinä säädettäisiin asianomaisen torjuntaviranomaisten, alueen pelastustoimen tai Suomen ympäristökeskuksen velvollisuudesta ryhtyä kaikkiin tarpeellisiin torjuntatoimiin ja mitoittaa toimenpiteet siten, etteivät ne ole ilmeisessä epäsuhteessa uhattuina oleviin taloudellisiin arvoihin. Momentin jälkiosan mukaan torjuntatoimet tulisi suorittaa niin, ettei luonnon ja ympäristön ennallistamista tarpeettomasti vaikeuteta. Kuten 3 §:n 8 kohdan perusteluissa todetaan, ennallistamista ei katsottaisi viranomaisten vastuulla olevaksi torjuntatyöksi. Vastaava säännös on voimassa olevassa maa-alueiden öljyvahinkolain 7 §:n 2 momentissa. Säännös ulotettaisiin nyt koskemaan myös aluksista aiheutuvia öljyn ja muun haitallisen aineen aiheuttamia vahinkoja. Käytännön torjuntatilanteisiin tällä ei olisi vaikutusta, sillä ympäristöä säästävät menetelmät ovat torjunnassa muutenkin käytössä.

Torjuntatoimenpiteiden suorittaminen niin, että ne olisivat tehokkaita käsillä olevan vahingon torjumiseksi, mutta eivät kuitenkaan ylimitoitettuja uhattuna oleviin arvoihin, on edelleen kestävä periaate ympäristövahinkojen torjunnassa. Käytännössä tilanteen arvioiminen ja eri vaihtoehtojen punninta saattaa olla vaikeata esimerkiksi vahingon tiedotusvälineissä saaman julkisuuden taikka vahingosta suoraan tai epäsuorasti kärsimään joutuneiden tahojen kannanottojen vuoksi. Tällaisissa tilanteissa vaarana on torjuntatoimien ylimitoittaminen ja sen vuoksi joidenkin toimien jääminen mahdollisesti kokonaan korvaamatta viranomaisille. Kuitenkaan valittuja toimenpiteitä ei voida pitää ylimitoitettuina silloin, jos ne päätöstä tehtäessä ovat perustuneet tilanteesta ja olosuhteista käytettävissä olleisiin tietoihin. Vaikka jälkikäteen osoittautuisikin, että tiedoissa on ollut puutteita, ei torjuntatoimenpiteitä voida sillä perusteella pitää ylimitoitettuina. Ympäristövahinkojen korvaamisesta annetun lain (737/1994) ja merilain (674/1994) 10 luvun soveltamisessa samoin kuin kansainvälisen öljyvahinkorahaston korvaamisessa vahingoissa torjuntatoimien kohtuullisuutta on jouduttu arvioimaan käytännössä.

Pykälän 2 momentin mukaan Suomen ympäristökeskuksen olisi muun torjuntaviranomaisen pyynnöstä annettava tarvittaessa torjuntakalustonsa ja –tarvikkeensa torjuntatöiden johtajan käytettäväksi myös silloin, kun se ei itse vastaa tai huolehdi torjunnasta. Suomen ympäristökeskus antaa jo nykyisin vastaavaa apua toimittamalla tarpeellista kalustoa ja sen käyttöön perehtynyttä henkilökuntaa vahinkopaikalle. Nimenomaisella asiaa koskevalla säännöksellä halutaan ehkäistä epäselvyyksiä, joita on syntynyt vahingosta vastuussa olevien kanssa velvollisuudesta korvata annettu viranomaisapu.

Pykälän 3 momentin säädettäisiin torjuntatoimien järjestämisestä tilanteissa, joissa Suomen ympäristökeskus vastaa tai on ottanut huolehtiakseen alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta ja on asettanut torjuntatöiden johtajan. Suomen ympäristökeskus asettaisi silloin torjuntatöiden johtajan käyttöön myös tarpeellisen henkilöstön, kaluston ja tarvikkeet. Momentti vastaa nykyisen alusjätelain 19 §:n 2 momenttia ja 27 b §:n 4 momenttia. Alusjätelain mainituissa pykälissä säädetään myös sataman ja laitoksen velvollisuudesta antaa henkilöstöä ja kalustoa torjuntaviranomaisen käyttöön. Tässä laissa vastaavat velvoitteet olisivat 20 §:ssä.

## **20 §. Velvollisuus osallistua torjuntaan**

Pykälän mukaan öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjuntaviranomainen voisi määrätä sataman, laitoksen, öljyn varastoijan tai muun, jolla on torjuntakalustoa tai niiden käyttöön perehtynyttä henkilöstöä, asettamaan nämä viranomaisen käyttöön. Säännös vastaisi asiallisesti nykyisen alusjätelain 18 §:n 2 momenttia ja 27 b §:n 4 momenttia sekä maa-alueiden öljyvahinkolain 8 §:n 1 momenttia. Yleisenä edellytyksenä kaluston ja henkilöstön ottamiselle torjuntaviranomaisen käyttöön on, että sataman, varastoijan tai muun laitoksen toiminnan harjoittajalle ei aiheudu toimenpiteestä kohtuutonta haittaa. Määräys voitaisiin antaa ensiksikin suurvahingon yhteydessä, jolloin voidaan edellyttää sataman, varastoijan ja muun laitoksen antavan viranomaisten käyttöön kaiken



liikenevän kalustonsa ja henkilökuntansa. Torjuntaviranomainen voisi myös määrätä yrityksen kalustoa ja henkilökuntaa otettavaksi käyttöön torjunnassa tilanteissa, joissa vahingon vaikutukset ulottuisivat kyseisen sataman, varaston tai muun laitoksen alueelle, vaikka itse vahinko olisikin sattunut muualla. Öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan soveltuva erityiskalusto voitaisiin määrätä otettavaksi torjuntakäyttöön, vaikka kyse ei olisikaan suuresta taikka yrityksen alueella ulottuvasta vahingosta.

Ehdotettuja torjuntaviranomaisen oikeuksia ei voida pitää suhteettoman suurina, kun otetaan huomioon oikeuksien taustalla olevan intressin painavuus. Lisäksi torjuntaviranomaisen käyttöönsä ottamasta omaisuudesta maksettaisiin lain 36 §:n 2 momentin perusteella täysi korvaus ja henkilökunnalla olisi 36 §:n 1 momentin perusteella oikeus palkkioon. Lain 4 luvussa säädettäisiin öljyvarastojen, satamien ja laitosten velvollisuudesta varautua vahinkojen torjuntaan.

### **21 §. Torjuntatöiden johtaminen**

Lakiin esitetään otettavaksi erillinen säännös torjuntatöiden johtamisesta. Asiallisesti se vastaisi nykyistä käytäntöä. Sen 1 momentti perustuisi samoille periaatteille kuin pelastuslain 44 §:n 1 ja 3 momentti. Käytännössä voisi olla tarkoituksenmukaista, että torjuntaa ei aina johtaisi sen pelastustoimen alueen pelastusviranomainen, jolla varsinainen vahinko on tapahtunut. Öljy voi kulkeutua pohjaveden, vesistön tai meren virtausolosuhteiden johdosta kauaksikin varsinaiselta vahinkopaikalta. Tällöin olisi tarpeen, että pelastustöitä johdettaisiin siltä alueelta, jolle vahingon seuraukset pääasiassa kohdistuvat. Tällöin torjuntaviranomaiset sopisivat torjuntatöiden johtovastuun siirrosta keskenään.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin torjuntatöiden johtovastuusta ja sen siirrosta niissä alusöljy- ja aluskemikaalivahingoissa, jotka lain 5 §:n mukaan kuuluvat Suomen ympäristökeskuksen vastuulle. Avomerellä tai muulla aavalla sellällä tapahtuvassa vahingossa on tarpeen, että torjuntatyöt käynnistetään mahdollisimman pian ja että alueen pelastustoimen ja rajavartiolaitoksen torjuntayksiköt ryhtyvät tarpeellisiin torjuntatöihin jo ennen kuin Suomen ympäristökeskuksen asettama torjuntatöiden johtaja saapuu vahinkoalueelle. Saavuttuaan toiminta-alueelle hän myös ilmoittaa muille viranomaisille ja alkuvaiheen torjuntatöiden johtajalle johtovastuun ottamisesta itselleen.

Kuten 9 §:n perusteluissa todetaan, kunta vastaa eräissä tapauksissa jälkitorjunnasta. Tällöin asianomainen kunta määrää, kuka kunnan viranomaisista torjuntatöitä johtaa.

Jos ison öljyvahingon jälkitorjuntaa suoritetaan usean eri kunnan alueella, alueellisen ympäristökeskuksen tehtävänä olisi ohjata ja yhteen sovittaa puhdistustöitä siten, että ne tulevat suoritettua yhtenäisten periaatteiden mukaisesti koko vahinkoalueella.

## 22 §. *Yhteistoiminta torjuntatilanteissa*

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin öljy- ja aluskemikaalivahingon torjuntatoimien johtamisesta tilanteessa, joissa torjuntaan osallistuu useamman kuin yhden toimialan viranomaisia. Torjuntatyön johtaja useimmissa vahinkotilanteissa on joko alueen pelastustoimen tai Suomen ympäristökeskuksen palveluksessa oleva henkilö. Hän toimisi yleisjohtajana ja vastaisi tilannekuvan ylläpitämisestä, tehtävien antamisesta eri toimialoille ja toiminnan yhteensovittamisesta. Torjuntaan osallistuvat eri viranomaisten yksiköt toimitisivat torjuntatyön johtajan alaisuudessa, mutta oman johto-organisaatiotansa mukaisesti. Kaikkien yksiköiden toiminnan tulisi edistää vahingon tehokasta torjuntaa. Vastaavanlainen säännös on pelastuslain 44 §:n 3 momentissa.

Pykälän 2 momentti vastaisi pääosin nykyisen alusjätelain 31 a §:ää. Usean eri toimialan viranomaisten osallistuessa alusöljy- tai aluskemikaalivahingon torjuntaan torjuntatöiden johtaja voisi perustaa tuekseen johtoryhmän, joka edustaisi mukana olevia tahoja. Ryhmään olisi mahdollista ottaa mukaan myös vapaaehtoisten yhdistysten ja muiden yhteisöjen edustajia. Torjuntatyön johtaja voisi kutsua avukseen myös asiantuntijoita. Vastaavansisältöiset säännökset on myös pelastuslain (468/2003) 44 §:n 3 momentissa ja meripelastuslain (1145/2001) 5 §:n 2 momentissa. Merellä sattuvissa onnettomuuksissa voisi meripelastuslain 5 §:n 2 momentin mukainen pelastustoimien johtoryhmä jatkaa työskentelyä alusöljy- tai aluskemikaalivahingon torjunnan johtoryhmänä, kun ihmishenkien pelastamiseen tähtäävät toimenpiteet on lopetettu. Jos onnettomuustilanteen alusta asti on nähtävissä, että tilanne tulee jatkumaan ympäristövahingon torjuntana, voi johtavana meripelastusviranomaisena toimiva rajavartiolaitos ottaa tämän huomioon päättäessään meripelastusjohtoryhmän kokoonpanosta. Näissä tilanteissa ainoastaan toimintaa koskeva johtovastuu siirtyisi viranomaiselta toiselle, mutta ryhmän toimintaa voitaisiin muuten jatkaa ilman tarpeettomia katkoksia.

## 23 §. *Torjuntaviranomaisen toimivaltuudet*

Pykälä vastaisi voimassa olevan alusjätelain 19 a §:ää ja 27 b §:n 4 momenttia sekä maa-alueiden öljyvahinkolain 8 §:n 2 momenttia. Torjuntaviranomaisella olisi säännöksen mukaan öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjumiseksi ja vahinkojen seurausten rajoittamiseksi oikeus täydentää torjuntakalustoaan ottamalla käyttöön toisen omaisuutta, määrätä muuten toisen omaisuudesta ja kohdistaa siihen torjuntataktiikan kannalta tarpeellisia toimenpiteitä. Pelastuslain 45 §:n 1 momentissa on vastaavanlainen säännös. Valtuuden käyttäminen olisi mahdollista, jos se vahinkojen torjumiseksi ja vahinkojen seurausten rajoittamiseksi olisi välttämätöntä. Perustuslakivaliokunta on meripelastuslain säätämisen yhteydessä ottamassaan kannassa katsonut, että tämänkaltaisten merkittävien oikeuksien käyttämiseen ei riitä pelkästään toimenpiteen tarpeellisuus (PeVL 24/2001 vp).

Ehdotettuja torjuntaviranomaisen oikeuksia ei voida pitää suhteettoman suurina, kun otetaan huomioon oikeuksien taustalla olevan intressin painavuus. Lisäksi torjuntaviranomaisen käyttöönsä ottamasta kalustosta, tiloista ja muusta torjunnan aiheuttamasta vahingosta maksettavasta täydestä korvauksesta säädetäisiin lain 36 §:n 2 momentissa.

#### **24 §. Johtovastuun siirto ja torjuntatöiden lopettaminen**

Vastuu torjuntatöistä ja niiden johtamisesta saattaa siirtyä tilanteen kehittyessä viranomaiselta toiselle. Öljy saattaa kulkeutua toisen viranomaisen vastuualueelle tai vahinko voi olla niin suuri, että Suomen ympäristökeskus ottaa torjuntatöiden johtovastuun itselleen lain 5 §:n mukaisesti. Torjuntatöiden asianmukaisen hoitamisen kannalta on tarpeen, että johtovastuun siirrosta ilmoitetaan selvästi ja yksiselitteisesti ja että vastuunsiirrosta kerrotaan muille torjuntatöihin osallistuville viranomaisille ja yksiköille.

Torjuntatöiden johtaja voi arvioida, että pääosa varsinaisista torjuntatöistä on saatu suoritettua ja että varsinaisten torjuntaviranomaisten resursseja ei enää tarvita tilanteen asianmukaiseen hoitamiseen. Tällöin hän voi päättää, että tilanteen hoitamisessa siirrytään jälkitorjuntavaiheeseen. Hänen on kuitenkin varmistuttava ennen päätöksentekoa siitä, että kunnan viranomaisilla on riittävät valmiudet huolehtia kyseisen vahingon jälkitorjunnasta.

Pykälän 2 momentin mukaan torjuntatöiden johtaja päättäisi alueellista ympäristökeskusta tarvittaessa kuultuaan, milloin öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjunta ei enää vaadi torjuntaviranomaisen toimenpiteitä. Öljyvahinkojen torjunnassa päätöksen tekisi joko Suomen ympäristökeskus tai pelastustoimen alue, öljyvahinkojen jälkitorjunnassa kunnan viranomainen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa Suomen ympäristökeskus. Kun maa-alueen öljyvahingon torjunta on päätetty lopettaa, mahdollinen yhä pilaantuneen maaperän ja pohjaveden kunnostus määräytyisi ympäristönsuojelulain 12 luvun säännösten mukaisesti. Vastuu vahingossa vaurioituneen ympäristön ennallistamisesta määräytyisi erityisesti ympäristövahinkojen korvaamisesta annetun lain (737/1994) ja merilain vahingonkorvausoikeudellisten periaatteiden mukaisesti.

#### **25 §. Alusta ja sen lastia koskevat toimenpiteet**

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Suomen ympäristökeskuksen mahdollisuudesta ryhtyä sellaisiin alukseen ja sen lastiin kohdistuviin pelastus- ja muihin toimenpiteisiin, jotka se katsoo välttämättömiksi vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi tai rajoittamiseksi. Säännös vastaisi pääosin nykyistä alusjätelain 6 §:ää. Säännöksen soveltamisalue olisi Suomen vesialue ja talousvyöhyke. Suomen talousvyöhykkeen tultua voimaan 1.2.2005 voidaan tarpeettomana luopua nykyisestä 6 §:n 2 momentista, jossa säädetään säännöksen soveltamisesta Suomea velvoittavien kansainvälisten sopimusten tarkoittamissa tilanteissa myös Suomen vesialueen ulkopuolisiin alueisiin. Käytännössä tällaiset alueet ovat nykyisin Viron ja Ruotsin talousvyöhykettä.

Säännöksessä mainittuihin tilannekuvauksiin ehdotetaan nykyiseen lakiin verrattuna lisättäväksi yhteentörmäyksen osapuoleksi joutuminen, koska se karilleajon ohella jo onnettomuustyyppinä merkitsee vakavan ympäristövahingon mahdollisuutta. Lisäksi pykälän uudessa sanamuodossa edellytettäisiin, että pelastus- ja muihin toimenpiteisiin voitaisiin ryhtyä, jos aluksen tilasta johtuva vesien pilaantumisen vaara olisi ilmeinen. Ilmeisellä vesien pilaantumisen vaaralla ei kuitenkaan ole tarkoitus kiristää alusta ja sen lastia koskeviin toimenpiteisiin ryhtymisen kynnystä. Lisäedellytyksellä halutaan ainoastaan rajata pykälän soveltamisalan ulkopuolelle sellaiset aluksen toiminnassa ilmenevät poikkeamat, joiden voidaan katsoa vielä kuuluvan normaalin piiriin. Merellä on esimerkiksi päivittäin liikenteessä koneviasta kärsiviä aluksia, jotka eivät kuitenkaan konevian vuoksi ole ohjauskyvyttömiä tai aiheuta vaaraa muulle liikenteelle tai ympäristölle. Mikäli vahinkoa ei saada korjattua tai se pahenee, voidaan tilanne joutua arvioimaan uudelleen.

Ehdotuksen mukaan Suomen ympäristökeskuksen olisi ennen toimenpiteisiin ryhtymistä neuvoteltava tilanteesta alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 luvun 5 §:ssä tarkoitetun alusturvallisuuden valvontaviranomaisen kanssa. Nykyisen lainsäädännön mukaan viranomainen on Merenkulkulaitoksen meriturvallisuudesta vastaavaa johtaja tai hänen määräämäänsä Merenkulkulaitoksen virkamies. Neuvotteluvetoa on pidetty perusteltuna merenkulun turvallisuuden vuoksi. Valvontaviranomainen voi erityisasiantunteuksensa perusteella arvioida, mikä aluksen vakaus ja muu kunto on, aiheuttavako suunnitellut toimenpiteet vaaraa muulle merenkululle ja onko alusta mahdollista siirtää vahinkoalueelta pois. Aluksen omistajan, toimeksiannon saaneen pelastusyhtiön ja vakuutuksenantajien kanssa Suomen ympäristökeskuksen olisi neuvoteltava ennen toimenpidettä vain, jos se voi tapahtua aiheuttamatta tarpeetonta viivytystä. Tältä osin säännös ei poikkea voimassa olevasta laista.

Ehdotettu 25 §:n 1 momentti ja nykyisen alusjätelain 6 § perustuvat kansainväliseen yleissopimukseen, joka on tehty väliintulosta aavalla merellä tapahtuneissa öljyvahingoissa, ns. Interventiosopimus.

Pykälän 2 momentti vastaisi nykyisen alusjätelain 8 §:ää.

## **26 §. Kansainvälisen virka-avun antaminen ja sen pyytäminen**

Pykälän 1 momentin mukaan Suomen ympäristökeskus päättäisi kansainvälisen sopimuksen tai vieraan valtion pyynnön perusteella kansainvälisen virka-avun antamisesta alusöljy- ja aluskemikaalivahingon torjunnassa. Vastaavasti Suomen ympäristökeskus myös päättäisi avun pyytämisestä siinä tilanteessa, että Suomessa tarvittaisiin apua alusöljy- tai aluskemikaalivahingon torjunnassa. Avun pyytäminen tapahtuu HELCOM:n tai EU:n pelastuspalveluyhteistyön mekanismien kautta. Apu voi olla esimerkiksi torjuntakalustoa, aluksia, henkilöistöä tai asiantuntijoita. Voimassa olevan torjunta-asetuksen 8:ssä on säädetty vain kansainvälisen virka-avun antamisesta, josta päättää Suomen ympäristö-

keskus. Kansainvälisten ympäristövahinkojen torjuntaa koskevien sopimusten voimaansaattamisesta annetuissa säädöksissä on jo kuitenkin nimetty Suomen ympäristökeskus siksi viranomaiseksi, joka päättää sekä kansainvälisen virka-apun antamisesta että pyytämisestä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Suomen ympäristökeskuksen velvollisuudesta avustaa virka-apua antavien yksiköiden maahantuloon ja maastalähtöön liittyvissä asioissa. Avustustoimen edellyttämät ajoneuvot, torjuntakalusto ja muut varusteet on voitava kuljettaa rajojen yli ilman maahantuontimuodollisuuksia ja verotta, tullitta ja maksuita. Avustustoimien päätyttyä kalusto ja varusteet on vastaavasti voitava viedä maasta ilman tulli- ja muita muodollisuuksia. Kööpenhaminan sopimuksessa ja Helsingin sopimuksen torjuntamanuaalissa on rajanylityksessä avustamisesta erilliset säännökset.

Virka-apua antavien ulkomaisten yksiköiden avustaminen on erityisesti tarpeen sen vuoksi, että monet Itämeren alueen valtioiden öljyn- ja aluskemikaalivahinkojen torjunta-alukset ja torjuntaan osallistuvat ilma-alukset kuuluvat puolustusvoimille tai rajavartiolaitokselle. Näitä aluksia koskee aluevalvontalaki (755/2000), jossa säädetään Suomen alueellisen koskemattomuuden valvonnasta ja turvaamisesta. Laissa rajoitetaan valtionalusten ja sota-alusten maahantuloa. Lain 5 §:n 3momentin mukaan vieraan valtion valtionalus tai valtionalus saa aluevalvontaviranomaisen tai muun viranomaisen pyynnöstä kuitenkin tulla kiireelliseen pelastustehtävään tai ympäristövahinkojen torjuntatehtävään taikka talvimerenkulun avustustehtävään Suomen alueelle ilman laissa tarkoitettua lupaa. Muun kuin aluevalvontaviranomaisen, kuten Suomen ympäristökeskuksen, on viipymättä ilmoitettava pyynnöstään pääesikunnalle. Suomen alueelle tulosta, maassaolosta ja maastalähdöstä on aluevalvontalain lisäksi voimassa, mitä niistä Suomea velvoittavassa kansainvälisessä sopimuksessa määrätään.

## **6 luku. Valvonta, hallintopakko ja muutoksenhaku**

### **27 §. Valvonta**

Pykälän mukaan alueellinen ympäristökeskus valvoisi, että pelastustoimen alue, ja suuren öljyvaraston, sataman tai laitoksen toiminnanharjoittaja laatii tässä laissa säädetyn torjuntasuunnitelman, hankkii suunnitelman mukaisen kaluston ja varaa henkilökuntaa torjuntatehtäviin. Alueellinen suunnitelma vahvistettaisiin ympäristöministeriössä kuten nykyisinkin, eikä erillisen valvonnan järjestämistä ole pidetty tarpeellisena. Pykälän alkuosa vastaisi nykyisen alusjätelain 30 §:ää, jossa valvonnasta on säädetty yleisellä tasolla.

Alueen pelastustoimen tehtävänä olisi valvoa, että suuren öljyvaraston, sataman tai laitoksen toiminnanharjoittajalla on todellisuudessa suunnitelman mukainen kalusto ja henkilökunta torjuntatehtäviin. Havaitsemistaan puutteista pelastuslaitoksen tulisi ilmoittaa alueelliselle ympäristökeskukselle. Tehtävä on ympäristövahinkojen torjunnassa uusi, mutta pelastuslaitokset tarkastavat jo

nykyisin pelastuslain ja kemikaaliturvallisuuslain nojalla samoja laitoksia. Käytännössä viranomainen voi yhdistää näiden lakien mukaiset tehtävänsä samaan tarkastuskäyntiin laitoksella. Havaitsemistaan puutteista pelastuslaitoksen olisi ilmoitettava alueelliselle ympäristökeskukselle, jolla olisi lain 27 §:n mukaan mahdollisuus käyttää pakkokeinoja.

## **28 §. Hallintopakko**

Pykälässä säädettäisiin mahdollisuus käyttää uhkasakkoa ja teettämisuhkaa pykälässä luetellun säännösten vastaisen toiminnan yhteydessä. Alueellinen ympäristökeskus voisi määrätä alueen pelastustoimen, öljyntorjuntavaraston, suuren öljyvaraston, sataman ja laitoksen määrääjässä täyttämään lain 12, 14, 15 ja 16 §:ssä säädetyn suunnittelu- ja varautumisvelvollisuutensa. Määräystä voitaisiin tehostaa uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella. Pykälä vastaa periaatteessa nykyisen alusjätelain 30a §:n 1 ja 2 momenttia. Pakkokeinojen käyttöala laajenisi kuitenkin koskemaan myös maa-alueilla olevia öljyn ja muun vaarallisen aineen varasto-alueita sekä maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmia. Nykyisessä maa-alueiden öljyvahinkolaissa ja torjunta-asetuksessa ei ole säännöksiä pakkokeinojen käyttämisestä. Soveltamisalan laajennus olisi tarkoituksenmukainen ja periaatteessa merkittävä. Käytännössä sillä ei kuitenkaan olisi suurta merkitystä, satamien, varastojen ja muiden laitosten torjuntavalmiuden parantamiseksi tai pelastustoimen alueiden torjuntasuunnitelmien laatimiseksi ei ole tähän mennessä koskaan käytetty pakkokeinoja. Nykyiseen lainsäädäntöön verrattuna laissa yksilöitäisiin ne teot tai laiminlyönnit, joiden perusteella pakkokeinoja voitaisiin käyttää.

Uhkasakkoa ja teettämisuhkaa koskevassa asiassa sovellettaisiin tämän lain lisäksi, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

## **29 §. Muutoksenhaku**

Viranomaisen tämän lain nojalla tekemään päätökseen haettaisiin muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Säännös koskisi sekä valtion viranomaisen että kunnan viranomaisen tekemiä päätöksiä. Ensimmäisenä muutoksenhakuasteena toimisi siten hallinto-oikeus. Jos muutoksenhausta ei säädettäisi ehdotetulla tavalla, alueen pelastustoimen öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmaa koskevaan päätökseen olisi kuntalain mukaisesti haettava oikaisua ylemmältä kunnan viranomaiselta. Oikeudellinen ja ympäristövahinkojen asiantuntemus tulisi kuitenkin otetuksi paremmin huomioon keskitettäessä ehdotuksessa tarkoitettut asiaryhmät hallinto-oikeuteen. Ehdotetussa muutoksenhakumenettelyssä valitusoikeus on asianosaisella, joka katsoo päätöksen loukkaavan oikeuttansa, kun se kunnallisvalituksessa on yleisesti kunnan jäsenellä.

Nykyisessä alusjätelaissa tai maa-alueiden öljyvahinkolaissa ei ole säädetty valituksesta öljyntorjuntasuunnitelman vahvistamista koskevasta alueellisen

ympäristökeskuksen päätöksestä. Hallintolainkäyttölain perusteella valitus on kuitenkin voitu tehdä hallinto-oikeuteen. Ottamalla valitusoikeudesta säännös lakiin selkeytettäisiin tilannetta.

Pykälän 2 momentin mukaan muutoksenhaku ei estäisi lain 28 §:ssä tarkoitetun hallintopakkoa koskevan päätöksen täytäntöönpanoa.

### **30 §. Muutoksenhakuoikeuden rajoittaminen**

Pykälässä rajoitettaisiin mahdollisuutta hakea muutosta tämän lain nojalla tehdyistä ns. tosiasiallisista hallintotoimista. Toimilla tarkoitetaan torjuntaviranomaisen öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon tapahduttua tai vahingon vaaran uhatessa tekemiä päätöksiä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja tehokkaasti torjua vahinko ja rajoittaa sen seurauksia. Käytännön tilanteessa torjuntaan liittyvät ratkaisut on tehtävä mahdollisimman oikea-aikaisesti eikä niitä voida valitusten vuoksi siirtää tai lykätä. Pykälässä tarkoitetuista päätöksistä osa koskee torjuntatoimien organisointia ja johtamista, mutta osassa kyse on yksityisiä henkilöitä koskevista ratkaisuista. Viimeksi mainituissa tilanteissakin voitaisiin valituksen käsittelyssä kuitenkin korkeintaan jälkikäteen arvioida tehtyjä päätöksiä. Valitus ei antaisi hakijalle hänen tavoittelemaansa oikeussuojaa, koska se ei estäisi torjuntatoimien toteuttamista. Tällaisessa tilanteessa valitusmahdollisuutta ei ole pidetty tarkoituksenmukaisena. Torjunnassa tehtyjä ratkaisuja voidaan tarvittaessa arvioida kantelun tai virkarikosprosessin yhteydessä.

Pykälän mukaan valittaa ei saisi päätöksestä, jolla

- 1) Suomen ympäristökeskus on asettanut alusöljy- tai aluskemikaalivahingon torjuntatöiden johtajan;
- 2) torjuntaviranomainen on ottanut sataman, laitoksen, varaston tai muun toimijan torjuntakalustoa tai torjuntakaluston käyttöön perehtynyttä henkilöstöä käyttöönsä;
- 3) torjuntaviranomainen on ottanut käyttöönsä torjuntaan soveltuvia työkoneita, viestintä- ja kuljetusvälineitä tai muuta kalustoa taikka tiloja, noussut maihin toisen alueella ja liikkunut ja tehnyt toimenpiteitä siellä, rajoittanut vesiliikennettä tai ryhtynyt mihin torjunnan kannalta välttämättömiin toimiin;
- 4) torjuntatöiden johtaja on ottanut tai siirtänyt johtovastuun tilanteesta taikka on lopettanut torjuntatehtävät;
- 5) Suomen ympäristökeskus on määrännyt ryhdyttäväksi alukseen tai sen lastia koskeviin pelastus- tai muihin toimenpiteisiin;
- 6) Suomen ympäristökeskus on päättänyt kansainvälisen virka-avun antamisesta tai pyytämisestä tai
- 7) Suomen ympäristökeskus on päättänyt torjuntakemikaalin käytöstä.

Kohtien 2 ja 3 mukaisista torjuntaviranomaisen toimenpiteistä on asianomaisilla henkilöillä oikeus saada korvaus ja palkkio heille aiheutuneista menetyksistä lain 36 §:n nojalla.

Voimassa olevan alusjätelain 33 §:n nojalla ei voida valittaa Suomen ympäristökeskuksen päätöksestä, joka koskee alusöljyvahingon torjuntatöiden johtajan

asettamista tai alukseen ja sen lastiin kohdistuvia pelastus- ja muita toimenpiteitä.

## **7 luku. Viranomaisen tiedonsaanti ja vaitiolovelvollisuus**

### **31§. Torjuntaviranomaisen tiedonsaantioikeus**

Ehdotettu pykälä öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisen tiedonsaantioikeuksista olisi ympäristövahinkojen torjuntaa koskevassa lainsäädännössä uusi. Torjuntatehtävät ovat kuitenkin tyypillisesti sen luonteisia, että tarkoilla tiedoilla vahinkotilanteesta, vahinkoa aiheuttavasta aineesta, vahingon aiheuttajasta ja mahdollisista vahingon kärsijöistä on merkitystä tehtäessä vahingon torjuntaan liittyviä ratkaisuja. Ehdotettu tiedonsaantioikeus olisi laaja, mutta pykälän nimenomaisen maininnan mukaan tietojen tulisi olla tarpeellisia öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjumiseksi. Viranomaisilla olevien tietojen luovuttamista toisten viranomaisten käyttöön koskevat säännökset tulisi ensisijaisesti sisällyttää tietoja luovuttavaa viranomaista koskevaan lainsäädäntöön. Koska tässä laissa muuten säädetään kattavasti torjuntaviranomaisten oikeuksista ja velvollisuuksista, on pidetty tarkoituksenmukaisena sisällyttää myös torjuntaviranomaisen tiedonsaantia koskevat säännökset tähän yhteyteen. Myös meripelastuslain 14 §:ssä säädetään vastaavasti varsin laajasta meripelastusviranomaisen tiedonsaantioikeudesta.

Pelastustoimen alueiden on laadittava öljyvahinkojen torjuntasuunnitelma ja alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen yhteistoiminnasta tehdään 13 §:n 3 momentissa tarkoitettujen alueellisten ympäristökeskusten johdolla neljä alueellista suunnitelmaa. Torjuntavalmiuden ylläpitäminen edellyttää, että suunnittelusta vastaava viranomainen saa muilta viranomaisilta niiden toimintavalmiutta ja sijaintia koskevia tietoja sekä tarpeelliset henkilöstöä koskevat tiedot. Kyseinen viranomainen olisi alueen pelastuslaitos, paitsi öljyvahingon osalta alueellinen ympäristökeskus. Suunnittelussa tarvittavien tietojen luovuttamisesta säädetäisiin pykälän 1 momentissa. Koska tietojen luovuttajat olisivat torjuntaan osallistuvia viranomaisia ja kyse olisi siten niitten lakisääteisten tehtävien hoitamisesta, tiedot olisi annettava maksutta.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi hyvän tietojenkäsittelytavan vaatimusten mukaisesti mahdollisimman yksityiskohtaisesti niistä tiedoista, joita alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisella olisi vaaratilanteessa oikeus saada muilta viranomaisilta. Tietojen luovuttamisen edellytyksenä olisi käsillä oleva vaaratilanne ja se, että tiedot olisivat tarpeen öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjumiseksi. Kustakin pykälän säännöksestä kävisi mahdollisimman tarkoin ilmi, kuka tietoja luovuttaa, minkälaisia tietoja luovutetaan ja mistä tietoja luovutetaan. Vaaratilanteella tarkoitetaan konkreettista tilannetta, jonka käsillä olo ratkaisi torjuntaviranomaisen tekemän tilan-  
nearvion perusteella.

Merialueella tapahtuneesta alusöljy- tai aluskemikaalivahingosta tai sellaisen vahingonvaarasta voidaan ilmoittaa paitsi meripelastuskeskukselle tai –



lohkokeskukselle, myös hätäkeskukselle. On tarkoituksenmukaista, että hätäkeskuksen välittäessä ilmoituksen torjuntaviranomaisille viimeksi mainitut voivat saada kaiken sen tiedon, joka hätäkeskuksella on vaaratilanteessa käytettävissään. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentin 1 kohdassa.. Hätäkeskuslaitoksen hätäkeskustietojärjestelmästä säädetään hätäkeskuslain (157/2000) 7 §:ssä.

Satamien käytössä olevassa PortNet –järjestelmässä on tiedot satamissa käyvis-  
tä aluksista ja niiden lastista. Kalastusviranomaisilla on tietoja kalastusaluksista  
ja niiden pyyntialueista. Kalastusviranomaiset on määritelty kalastuslain  
(286/1982) 118 §:ssä. Pykälän 2 momentin 2 ja 3 kohdassa ehdotetaan torjun-  
taviranomaisille oikeutta saada vaaratilanteessa tietoja satamilta ja kalastusvi-  
ranomaisilta.

Veneliikenneasetuksessa (152/1969) säädetään eräiden veneiden rekisteröimi-  
sestä. Automaattisen tietojenkäsittelyn avulla pidettävään moottorivenerekiste-  
riin sisältyy pääsäännön mukaan muita veneitä kuin purjeveneitä ja moottori-  
purjeveneitä koskevia tietoja. Maistraatti vastaa toimialueensa rekisteritiedoista.  
Merenkulkulaitos ja Ahvenanmaan lääninhallitus pitävät alusrekisterilaissa  
(512/1993) tarkoitettua alusrekisteriä kauppamerenkulkuun käytettävistä aluk-  
sista. Edellä mainitut tiedot voivat olla torjuntatilanteessa tarpeellisia. Torjun-  
taviranomaisten oikeudesta saada mainitut tiedot ehdotetaan säädettäväksi py-  
kälän 2 momentin 4 ja 5 kohdassa.

Merenkulkulaitos ohjaa ja tukee alusliikennettä alusliikennepalvelujärjestelmän  
avulla. Tämän toiminnan yhteydessä sille kertyy alusten sijainti- ja reittitietoja.  
Puolustusvoimat valvoo puolestaan sille aluevalvontalaissa asetetun valvonta-  
velvoitteen täyttämiseksi merialuetta. Valvonnan puitteissa se havainnoi ja  
seuraa alusliikennettä. On tarkoituksenmukaista, että edellä tarkoitetut valvon-  
tatiedot ovat tarvittaessa käytettävissä myös alusöljy- ja aluskemikaalivahinko-  
jen torjuntatehtävissä. Tämän vuoksi pykälän 2 momentin 6 kohdan perusteella  
torjuntaviranomaisella olisi vaaratilanteessa oikeus mainittujen valvontatieto-  
jen saamiseen.

Tullilaitoksella on tiedostoja, joihin sisältyy aluksia ja tavaraliikennettä koske-  
via tietoja. Torjuntaviranomaisella olisi pykälän 2 momentin 7 kohdan mukaan  
oikeus saada tullilaitokselta mainitut tiedot. Erityisesti lastia koskevat tiedot  
voivat olla käytännön torjuntatoimissa merkityksellisiä.

Merialueella tapahtuneesta alusöljy- tai aluskemikaalivahingosta tai sellaisen  
vahingon vaarasta voidaan ilmoittaa paitsi hätäkeskukselle, myös meripelas-  
tuskeskukselle tai –lohkokeskukselle. Näissä tilanteissa on tarkoituksenmu-  
kaista, että torjuntaviranomaisella on mahdollisuus saada käyttöönsä kaikki se  
tieto, joka meripelastuskeskuksella tai –lohkokeskuksella on vaaratilanteessa  
käytettävissään. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentin 8 kohdassa.. Rajavar-  
tiolaitoksen esikunnan pitämästä meripelastusrekisteristä säädetään meripelas-  
tuslain (1145/2001) 13 §:ssä.

Alusöljy- tai aluskemikaalivahinko voi ulottua myös maa-alueille ja vahinkojen torjunnan järjestäminen saattaa vaatia liikkumista, torjuntatoimia tai muita toimenpiteitä saarissa tai ranta-alueilla. Tämän vuoksi ehdotetaan torjuntaviranomaiselle oikeutta saada tarvittaessa kiinteistöjaotusta, kiinteistön omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja Maanmittauslaitoksen pitämästä kiinteistötietojärjestelmästä. Tietojärjestelmästä säädetään kiinteistötietojärjestelmästä ja siitä tuotettavasta tietopalvelusta annetussa laissa (453/2002).

Myös maa-alueiden öljyvahinkojen torjuntaviranomaiselle esitetään oikeutta vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä torjunnassa tarpeellisia tietoja eri viranomaisten rekistereistä. Maa-alueiden öljyvahinkojen luonteen vuoksi tiedon tarpeet ovat kuitenkin rajoitetumpia kuin merialueilla sattuvissa vahingoissa.

Pykälän 3 momentin kohdassa 1 esitetään torjuntaviranomaiselle oikeus saada hätäkeskustietojärjestelmästä käyttöönsä kaikki se tieto, joka hätäkeskuksella on vaaratilanteessa käytettävissään. Vastaavasti kuin 2 momentissa, esitetään myös maa-alueella sattuneen öljyvahingon torjuntaviranomaiselle oikeutta saada tullilaitokselta alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja. Tästä säädettäisiin pykälän 3 momentin 2 kohdassa.

Öljyvahinkojen torjunnan tehokas ja turvallinen järjestäminen alueella, jossa säilytetään tai käytetään öljytuotteita taikka muita kemikaaleja taikka räjähteitä, edellyttää että torjuntaviranomaisella on käytettävissään kaikki tarpeellinen tieto näistä aineista sekä alueella harjoitettavasta toiminnasta. Torjuntaviranomaiselle ehdotetaan pykälän 3 momentin 3 kohdassa oikeutta saada tiedot Turvatekniikan keskuksen pitämästä rekisteristä. Rekisteristä säädetään vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain (390/2005) 130 §:ssä.

Maaöljyvahingon torjunnasta huolehtivalle torjuntaviranomaiselle ehdotetaan oikeutta saada tarvittaessa kiinteistöjaotusta, kiinteistön omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja Maanmittauslaitoksen pitämästä kiinteistötietojärjestelmästä. Tietojärjestelmästä säädetään kiinteistötietojärjestelmästä ja siitä tuotettavasta tietopalvelusta annetussa laissa (453/2002).

Pykälän 4 momenttiin ehdotetaan säännöstä, joka mahdollistaisi 1 - 3 momentissa tarkoitettujen tietojen luovuttamisen teknisen käyttöyhteyden avulla tai konekielisessä muodossa. Tämä lisäisi tiedon siirtymisen nopeutta ja parantaisi useissa tapauksissa tietojensiirron turvallisuutta sekä vähentäisi siirtotyössä syntyviä virheitä ja työn määrää. Kun muilta viranomaisilta saatua tietoa ei enää tarvita, on torjuntaviranomaisen hävitettävä se kuten lain 34 §:ssä säädettäisiin.

### **32§. Torjuntaviranomaisen oikeus tietojen saamiseen yrityksiltä ja yhteisöiltä**

Öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan nopea ja tehokas hoitaminen saattaa edellyttää erilaisten vahinkotilanteen torjumiseksi ja vahingon

laajenemisen estämiseksi tarpeellisten tietojen saamista myös eräiltä yksityisiltä yrityksiltä ja yhteisöiltä. Nämä tiedot voivat osittain olla rekisterissä, osittain kyse voi taas olla mainituilla tahoilla muussa muodossa olevista torjuntatehtävien kannalta tärkeistä tiedoista.

Pykälän 1 kohdassa säädettäisiin torjuntaviranomaisen oikeudesta saada öljyn ja muun vaarallisen aineen varastojalta tai jakelijalta tietoja yrityksessä käytettävistä tuotteista ja niiden varastoinnista. Saatujen tietojen perusteella voitaisiin päättää torjuntataktiikasta ja -tekniikasta. Kohdassa 2 säädettäisiin torjuntaviranomaisen oikeudesta saada tietoja varustamolta, veneilyalan järjestöltä, matka-, rahti-, satama- ja pelastuspalveluja tarjoavalta yritykseltä sekä telakkayritykseltä. Tiedot voisivat koskea alusta ja sen miehistöä, matkustajia ja lastia. Saatujen tietojen avulla voitaisiin arvioida uhkaavan ympäristövahingon suuruutta ja tarvittavien torjuntatoimenpiteiden laajuutta. Lisäksi torjuntaviranomaisella olisi oikeus saada teollisuus- ja liikeyrityksiltä tietoja niiden erilaisesta kalustosta ja tiloista, joita voitaisiin torjuntatilanteessa käyttää hyödyksi. Torjuntaviranomaisella olisi myös oikeus saada mahdollisilta muilta vastaavilta tahoilta kaikkia sellaisia tietoja, jotka olisivat tarpeen vahinkojen torjumiseksi ja ehkäisemiseksi sekä henkilövahinkojen välttämiseksi. Näistä oikeuksista säädettäisiin pykälän 3 ja 4 kohdissa.

Pykälässä tarkoitettuja tietoja arvioidaan tarvittavan varsin harvoin. Tietojen antaminen ei aiheuttaisi kenellekään kohtuuttomia kuluja. Tiedon luovuttajan kannalta kyse olisi hänellä jo olevien tietojen luovuttamisesta tai kertomista tilanteesta, jossa todennäköisesti uhkaa mittava öljy- tai aluskemikaalivahinko.

### **33§.** *Tietojen saaminen toimenpiderekisteristä*

Pykälässä säädettäisiin Suomen ympäristökeskuksen ja alueellisten ympäristökeskusten oikeudesta saada salassapitosäännösten estämättä öljyvahinkojen torjunnan suoritteita koskevia tietoja pelastuslain 69 §:ssä tarkoitetusta toimenpiderekisteristä. Tiedot voitaisiin tarvittaessa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla. Toimenpiderekisterin ylläpidosta vastaa Pelastusopisto. Hallituksen esitykseen sisältyy ehdotus pelastuslain 69 §:n muuttamisesta tietojen luovuttamisesta tässä pykälässä tarkoitetuille viranomaisille.

### **34 §.** *Torjuntatöihin osallistuvan vaitiolovelvollisuus*

Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan osallistuvia viranomaisia koskee laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999). Torjuntatehtävän yhteydessä henkilö voi saada sellaisia viranomaistoimintaa, liiketoimintaa tai yksityistä henkilöä koskevia tietoja, jotka eivät ole julkisia tai jotka on erikseen säädetty salassa pidettäväksi. Pykälän 1 momentissa torjuntaviranomaisten ja virka-apuviranomaisten palveluksessa oleville ja muille torjuntaan osallistuville onkin asetettu samat salassapitovelvoitteet kuin viranomaisille.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin poikkeuksesta vaitiolovelvollisuuteen. Sen mukaan olisi kuitenkin mahdollista yksittäistapauksessa ilmaista sellainen tieto,

jonka ilmaiseminen on tarpeen hengen tai terveyden suojaamiseksi tai huomattavan ympäristö- tai omaisuusvahingon välttämiseksi.

## **8 luku. Erinäiset säännökset**

### **35 §. Torjuntakustannusten maksaminen**

Ehdotettu 35 § olisi öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan kustannusvastuuta koskeva peruspykälä. Vahinkojen torjunnasta aiheutuvista kustannuksista on vastuussa vahingon aiheuttaja tai muu lainsäädännön perusteella ensisijaisesti korvausvelvollinen taikka tämän vakuutuksenantaja. Ensisijaisen korvausvelvollisuuden synnyttäviä lakeja olisi ainakin ympäristövahinkolaki (737/1994), merilaki (674/1994), erityisesti sen 9 luku ja 10 luku, liikennevakuutuslaki (279/1959) ja raideliikennevastuulaki (113/1999). Vastuu voisi perustua myös muuhun, edellä mainitsemattomaan lakiin.

Pykälän 2 momentissa viitattaisiin torjuntaviranomaisten mahdollisuuksiin saada öljyvahinkojen torjuntakustannuksista korvaus voimassa olevista toissijaisista korvausjärjestelmistä. Öljysuojarahastosta annetussa laissa säädetään niistä edellytyksistä, joiden perusteella rahastosta voidaan maksaa korvausta. Lähtökohtana on, että kustannuksia ei ole saatu perityksi ensisijaisesti vastuussa olevalta. Kansainvälisen öljyvahinkojen korvausrahaston ja sen lisärahaston korvausvelvollisuudesta on sovittu kansainvälisissä yleissopimuksissa, jotka on Suomessa saatettu voimaan merilain 10 luvulla ja erillisillä voimaansaattamislajeilla.

Pykälän 3 momentin mukaan öljyvahinkojen torjunnasta aiheutuvat kustannukset maksaisi ensivaiheessa asianomainen torjuntaviranomainen. Yleisimmin tämä viranomainen olisi alueen pelastustoimi, joka vastaa öljyvahinkojen torjumisesta alueellaan. Suomen ympäristökeskus vastaisi kustannuksista silloin, kun alusöljyvahinko on sattunut aavalla selällä taikka kun ympäristökeskus muuten on ottanut torjunnan hoitaakseen. Öljyvahinkojen jälkitorjunnassa torjuntaviranomainen on kunta. Torjuntaviranomaisen velvollisuus korvata torjunnasta aiheutuvat kustannukset siihen saakka, kunnes korvausvelvollinen tai 2 momentissa tarkoitettu rahasto maksaa korvauksen, ei merkitsisi muutosta nykytilanteeseen. Vahinkotilanteen alussa saattaa olla käytännössä mahdotonta selvittää, kuka on korvausvelvollinen, ja joissakin tilanteissa voi jopa vahingon alkuperän selvittäminen kestää useita päiviä. Vahingon torjuntatoimenpiteitä ei voida kuitenkaan lykätä siihen saakka, että ensisijainen korvausvelvollinen on selvitetty.

Öljyvahinkojen torjuntaviranomaisten taloudelliset mahdollisuudet vastata torjunnasta aiheutuvista kustannuksista ovat rajalliset ja vaihtelevat eri viranomaisien kesken. Suomen ympäristökeskus voi suuren öljyvahingon sattuessa saada valtion talousarviosta varoja torjuntakustannusten kattamiseen. Pelastustoimen alueelle ja jälkitorjunnasta huolehtivalle yksittäiselle kunnalle torjuntakustannuksista voi muodostua kohtuuton rasitus, jos esimerkiksi öljyvahinko on suuri tai vastuuselvittämiseksi tarpeelliset tutkimukset ja oikeudenkäynnit vievät pitkän aikaa. Tämän vuoksi öljyvahinkojen torjuntaviranomaisilla on öljysuojarahastosta annetun lain 11 §:n perusteella mahdollisuus saada rahastosta

ennakkokorvausta vahingon torjunta- ja ennallistamiskuluista. Ennakkokorvausmenettelyn tarkoitus on turvata torjuntaviranomaisten taloudelliset toimintaedellytykset vahingosta huolimatta, mutta se ei kuitenkaan poista ensisijaisesti korvausvelvollisen vastuuta kustannuksista.

Aluskemikaalivahinkojen torjunnasta aiheutuvat kustannukset maksaisi ensivaiheessa aina Suomen ympäristökeskus.

### **36 §. Korvaukset torjuntaan osallistumisesta**

Öljyvahingon torjuntaviranomaisen, tilanteesta riippuen joko pelastustoimen alueen, Suomen ympäristökeskuksen tai kunnan, varoista maksettaisiin pykälän 1 momentin mukaan kohtuullinen palkkio torjuntaan osallistuneelle. Palkkioon oikeutettu olisi henkilö, joka lain 20 §:n perusteella on asetettu torjuntaviranomaisen käyttöön tai joka torjuntaviranomaisen tehtävään hyväksymänä on osallistunut vapaaehtoisesti öljyntorjuntaan. Vapaaehtoisesti torjuntaan osallistuva voisi saada palkkion käytännössä vain, jos torjuntaviranomainen on merkinnyt hänet omaan osallistujaluettelonsa. Silloin hän myös toimisi viranomaisen hänelle määrittelemässä tehtävässä ja osana laajempaa, torjuntatyön johtajan alaisuudessa toimivaa organisaatiota. Oma-aloitteisesti ja vailla ohjausta toimivat henkilöt eivät siten voisi saada pykälässä tarkoitettua korvausta. Kuitenkin myös omia rantojaan tai maa-alueitaan öljystä puhdistava kiinteistön haltija on oikeutettu tässä pykälässä tarkoitettuun palkkioon, jos hänet on merkitty jäseneksi torjuntaviranomaisen organisaatiossa.

Pykälän 2 momentin mukaan torjuntaviranomaisten varoista maksettaisiin täysi korvaus torjunnasta aiheutuneista ylimääräisistä kustannuksista, torjunnassa kulutettujen ja käytettyjen tarvikkeiden, laitteiden, varusteiden ja muiden vastaavien käyttöesineiden arvosta sekä torjuntatehtävistä ulkopuolisille mahdollisesti aiheutuneista vahingoista. Täysi korvaus maksettaisiin myös torjuntaviranomaisen lain 20 § ja 23 §:n perusteella käyttöön ottaman kaluston, tilojen ja muun omaisuuden arvosta sekä torjuntatoimien ulkopuolisille aiheuttamasta vahingosta. Maa-alueiden öljyvahinkolaki ja nykyinen alusjätelaki ovat aikaisemmin sisältäneet säännökset torjunta-avun ja torjunnasta aiheutuneiden vahinkojen korvaamisesta öljysuojarahastosta, mutta 1 päivänä tammikuuta 2005 voimaan tulleiden muutosten (1407/2004 ja 1408/2004) jälkeen torjunnasta aiheutuvien kustannusten korvaamisesta säädetään vain öljysuojarahastosta annetussa laissa (1406/2004).

Pykälän 3 momentin mukaan edellä mainittujen periaatteiden mukaisesti korvattaisiin Suomen ympäristökeskuksen varoista myös aluskemikaalivahinkojen torjunnasta johtuvien palkkioiden ja ulkopuoliselle mahdollisesti aiheutuneiden vahinkojen kustannukset. Vastaava säännös on voimassa olevan alusjätelain 27 b §:n 5 momentissa.

Pykälässä mainittujen korvausten hakemisesta säädettäisiin 4 momentissa. Turmeltunutta, hävinnyttä tai tuhoutunutta omaisuutta koskevasta vahingosta tulisi pykälän mukaan ensi tilassa ilmoittaa torjuntatoimen johtajalle, jotta syntyneet

vahingot voitaisiin nopeasti tarkastaa. Korvausta olisi haettava asianomaiselta torjuntaviranomaiselta eli alueen pelastustoimelta, Suomen ympäristökeskukselta tai kunnalta kohtuulliseksi arvioidussa kolmen kuukauden määräajassa korvausperusteen syntymisestä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin torjuntaviranomaisten takautumisoikeudesta. Siltä osin kuin torjuntaviranomainen on maksanut tämän pykälän mukaisia kustannuksia, sillä olisi oikeus saada korvaus kustannuksista ensisijaisesti vastuussa olevalta.

### **37§. *Torjuntatoimissa sattuneen tapaturman korvaaminen***

Pykälässä ehdotetaan otettavaksi lakiin uusi säännös öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntatilanteissa sattuneiden tapaturmien korvaamisesta. Voimassa olevissa maa-alueiden öljyvahinkolaissa, nykyisessä alusjätelaissa tai öljysuojarahastolaissa ei ole vastaavaa säännöstä. Perinteisesti lakeihin on kuitenkin sisällytetty säännös erilaiselle omaisuudelle ja kalustolle aiheutuneen vahingon korvaamisesta. On pidetty kohtuullisena, että tämän lain yhteydessä säädettäisiin myös henkilöön kohdistuvien tapaturmien korvaamisesta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin torjunnassa sattuneen tapaturman tai siinä saadun ammattitaudin korvaamisesta valtion varoista. Edellytyksenä olisi, ettei asianomaisella ole oikeutta vähintään samansuuruiseen korvaukseen muun lain nojalla. Korvaus suoritettaisiin samojen perusteiden mukaan kuin työtapaturmassa ja ammattitaudissa. Korvaukseen oikeutettu olisi ensinnäkin sataman, laitoksen tai muun toiminnan harjoittajan palveluksessa oleva henkilö, jonka torjuntaviranomainen on lain 20 §:n perusteella saanut käyttöönsä öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjumiseksi. Myös ne vapaaehtoiset henkilöt, jotka torjuntaviranomainen on edellä 36 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyväksynyt suorittamaan torjuntatoimia, olisivat oikeutettuja korvaukseen. Pääperiaatteeltaan samansisällöiset säännökset on pelastuslain 80 §:ssä ja meripelastuslain 23 §:ssä.

Korvausasian käsittely säädettäisiin 2 momentissa Valtiokonttorin tehtäväksi.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin valtion takautumisoikeudesta. Valtiolla olisi maksamansa korvauksen osalta oikeus periä korvausta siltä, joka jonkin muun lain nojalla on ensisijaisesti korvausvelvollinen. Momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan alusjätelain 27 b §:n 5 momentin jälkimmäistä lausetta. Säännös koskee aluskemikaalivahinkojen torjunnassa aiheutuneita kustannuksia, mutta vastaava säännös öljyvahinkojen torjunnan osalta on öljysuojarahastosta annetun lain 16 §:ssä.

### **38 §. *Pelastustyössä aiheutuneen vahingon korvaaminen***

Pykälässä säädettäisiin vahinkojen korvaamisesta tilanteessa, jossa Suomen ympäristökeskus 25 §:n perusteella on määrännyt ryhdyttäväksi alusta tai sen lastia koskeviin pelastus- tai muihin toimenpiteisiin. Jos alukselle, sen lastille tai muulle siinä olevalle omaisuudelle aiheutuisi tässä yhteydessä enemmän

vahinkoa, kuin mitä pelastustyötä tavanomaisesti suoritettaessa olisi ollut odotettavissa, korvaisi tämän yli menevän osan valtio. Edellytyksenä kuitenkin olisi, ettei kenenkään muun voida katsoa olevan näiden kustannusten osalta korvausvelvollinen.

### **39 §. Rangaistussäännökset**

Lain säännösten rikkomisesta tuomittaisiin, jollei teosta muualla laissa säädetäisi ankarampaa rangaistusta, sakkoon. Öljyntorjuntarikkomuksen tunnusmerkistön täyttävät laiminlyönnit yksilöitäisiin pykälän 1 momentissa. Öljyntorjuntarikkomuksia olisivat laiminlyönnit, jotka koskevat alueen pelastustoimen öljyvahinkojen torjuntasuunnitelman laatimista (12 §), öljyvaraston perustorjuntavalmiutta (14 §), suuren öljyvaraston (15 §), sataman ja laitoksen (16 §) torjuntasuunnitelmaa ja –kalustoa sekä öljyn haltijan velvollisuutta ilmoittaa tapahtuneesta vahingosta tai sen vaarasta (17 §:n 2 momentti). Pykälä vastaisi periaatteessa nykyisen alusjätelain 28 §:n 2 momentin säännöstä alusjäterikkomuksesta ja maa-alueiden öljyvahinkolain 9 §:n 2 momentin säännöstä maa-alueiden öljyvahinkorikkomuksesta. Nykyisessä lainsäädännössä rangaistavia tekoja ja laiminlyöntejä ei kuitenkaan ole yksilöity.

Öljy- tai aluskemikaalivahingon torjuntaviranomaisen tai virka-apuviranomaisen taikka muun torjuntaan osallistuneen henkilön rikkoessa 34 §:ssä säädetyn vaitiolovelvollisuutensa, tuomittaisiin rangaistus rikoslain 38 luvun tai 40 luvun säännösten perusteella.

Pykälän 3 momentissa annettaisiin mahdollisuus jättää tuomitsematta rangaistukseen sellaisen velvoitteen laiminlyönnistä, jonka täyttämiseksi on asetettu uhkasakko. Tuomioistuimen harkittavaksi jäisi, olisiko esimerkiksi laiminlyönnin vakavuuden vuoksi perusteltua käyttää rinnakkain uhkasakkoa ja rangaistusta.

### **40 §. Torjuntakemikaalin käyttö**

Pykälässä säädettäisiin Suomen ympäristökeskuksen oikeudesta poikkeustapauksissa päättää torjuntakemikaalin käytöstä alusöljy- ja aluskemikaalivahingon torjunnassa. Kyseessä olisi poikkeus ehdotetun uuden alusjätelain 2 luvun 2 §:n 1 momentin 3 kohdassa ja 4 luvun 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa säädettyihin päästökieltoihin. Ehdotus vastaa nykyisen torjunta-asetuksen 9 §:ää, mutta säännöstä esitetään laajennettavaksi alusöljyvahinkojen torjunnasta myös aluskemikaalivahinkojen torjuntaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tarkemmin siitä harkinnasta ja eri etujen välisestä punninnasta, jota Suomen ympäristökeskus joutuisi tekemään ennen päätöksen tekemistä. Säännös vastaa nykyistä alusjäteasetuksen 9 §:ää.

#### 41 §. Voimaantulo

Pykälän 1 momentti sisältää tavanomaisen voimaantulosäännöksen. Öljyntorjuntalaki tulisi voimaan samaan aikaan uuden alusjätelain kanssa. Öljyntorjuntalailla kumottaisiin maa-alueiden öljyvahinkolaki siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Nykyiseen alusjätelakiin sisältyvät alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntatoimesta annetut säännökset kumottaisiin uudella alusjätelaillla.

Pykälän 2 momentin mukaan ennen torjuntalain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

#### Laki 3.

**Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistettujen I ja II liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) oli pitkään vireillä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) ja sen liitteiden ja niihin myöhemmin tehtyjen muutosten (Marpol 73/78 – yleissopimuksen) öljyä koskevan I liitteen ja haitallisia nestemäisiä aineita koskevan II liitteen uudistustyö. Molemmat liitteet sisältyivät jo alkuperäiseen Marpol 73/78 yleissopimukseen. Yleissopimuksen voimaantulon jälkeen sitä on muutettu useita kertoja I liitteen osalta (SopS 74/1985, 14/1989, 30/1992, 25/1993, 48/1993, 7/1996, 13/2000, 67/2000, 82/2002, 85/2004, 165/2004) ja II liitteen osalta (SopS 20/1987, 62/1990, 63/1990, 64/1990, 13/2000, 58/1994, 7/1996, 58/1998, 62/1998, 67/2000, 67/2002 ja 68/2002). IMO:ssa tehdyn työn tarkoituksena oli kirjoittaa kyseiset liitteet uudelleen loogiseen muotoon siten, että myös sääntöjen numerointitapa muuttuu. Sääntöjen asiasisältöä ei juurikaan muutettu. Uudet liitteet hyväksyttiin MEPC 52:n kokouksessa lokakuussa 2004 ja ne tulivat kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007. Suomi ilmoitti 29 päivänä kesäkuuta 2006 nootilla tallettajana toimivalle IMO:lle, että uudistettujen liitteiden hyväksyminen vaatii Suomen osalta nimenomaisen hyväksymisen, koska ne sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä ja edellyttävät siten eduskunnan suostumuksen saamista. Tarkoituksena on, että uudistetut I ja II liitteet tulevat Suomen osalta voimaan mahdollisimman pian niiden hyväksymisen jälkeen. Hyväksymisestä ilmoitetaan erikseen nootilla IMO:lle. Liitteet ja laki niiden lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta saatetaan voimaan tasavallan presidentin asetuksella mahdollisimman pian hyväksymisen jälkeen.

Seuraavien perustelujen lisäksi liitteiden I ja II sääntöjen sisältöä on selostettu tarkemmin alusjätelain yksityiskohtaisissa perusteluissa asianomaisen kansallisen säännöksen yhteydessä.



## 1. MARPOL 73/78 –yleissopimuksen öljyn aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva I liite

Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteessä määritellään muun muassa sekä öljysäiliöaluksia että muita aluksia koskevat öljy- ja öljypitoisia seoksia koskevat päästökiellot ja –rajoitukset. Lisäksi liitteessä määrätään alusten katsastuksesta, todistusasiakirjoista, rakenteesta ja laitteista, painolastin sijoituksesta, raskaiden öljylaatujen kuljetuksesta sekä annetaan alusten jäteöljysäiliöitä ja öljyjäännösten vastaanottolaitteistoja koskevia määräyksiä.

*I liitteen 1 luvun 1 sääntö* sisältää yhteensä 30 liitteen soveltamisen kannalta keskeistä määritelmää. Tällaisia ovat esimerkiksi öljyn, raakaöljyn, öljypitoisen seoksen, öljypolttoaineen, öljysäiliöaluksen, lähimmän maan ja erityisalueen määritelmät. Määritelmät vastaavat pääosin Marpol 73/78 –yleissopimuksen aiempaan I liitteeseen sisältyviä määritelmiä. Rajoitukset määritellään erikseen valtamerille ja niin sanotuille erityisalueille. Liitteen I erityisalueita ovat Itämeri, Välimeri, Musta meri, Punainen meri, Persian lahti, Adenin lahti, Etelämanherta ympäröivä merialue 60 astetta eteläistä leveyttä eteläpuolella ja Pohjanmeri mukaan lukien Iso-Britanniaa ja Irlantia ympäröivät merialueet sekä Englannin kanaali. Viimeksi I liitteen mukaiseksi erityisalueeksi on määritelty merialue Etelä-Afrikan eteläpuolella. Kyseisten merialueiden määritelmät sisältyvät samoin I liitteen 1 sääntöön.

Lähtökohtaisesti liitettä sovelletaan sen *2 säännön* perusteella kaikkiin aluksiin. Säännön 2 - 6 kappaleessa on määrätty joistakin liitteen soveltamisalaa koskevista poikkeuksista. Nämä koskevat lähinnä aluksen kokoa, lastia, aluksen liikennöintialuetta ja käytettävissä olevia satamien vastaanottolaitteistoja. Hallinnolla, Suomessa Merenkululaitoksella, on myös oikeus *3 säännön* perusteella myöntää vapautuksia ja alusturvallisuuden valvontaviranomaisella poikkeuslupia 3 ja 4 luvun alusten varustelua ja rakennetta koskevista määräyksistä aluksille, joiden rakenteelliset ominaisuudet tekevät liitteen 3 ja 4 lukujen rakennetta ja varustusta koskevien määräysten soveltamisen kohtuuttomaksi tai epäkäytännölliseksi. Vapautus tai poikkeuslupa voidaan myöntää, jos aluksen rakenne ja varustus antavat samanarvoisen suojan öljyn aiheuttamaa pilaantumista vastaan kuin pääsääntöisesti edellytetty rakenne ja varustus. *4 sääntö* koskee yleistä poikkeusta öljyn tai öljypitoisen seoksen mereen tyhjenyskiellosta. Tyhjennys on sallittua tilanteessa, jossa kyse on aluksen turvallisuuden varmistamisesta tai ihmishengen pelastamisesta merellä taikka jos tyhjennys aiheutuu aluksen tai sen rakenteiden vahingoittumisesta edellyttäen, että kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin on ryhdytty tyhjennyksen estämiseksi eikä aluksen omistaja tai päällikkö ole toiminut aikomuksenaan aiheuttaa vahinko tai huolimattomasti tietäen vahingon todennäköisesti seuraavan. Hallinnolla on myös oikeus *5 säännön* mukaan sallia vaihtoehtoisesti jokin muu laite, aine, väline tai koje asennetuksi alukseen kuin liitteessä edellytetty, jos tätä voidaan pitää vähintään yhtä tehokkaana kuin liitteessä vaadittua.

Liitteen *2 luku* sisältää säännökset katsastuksesta ja todistusasiakirjoista. Suomessa alusturvallisuuden valvontaviranomainen toimii *6 säännössä* tarkoitettuna katsastusviranomaisena, joka antaa alukselle *7 säännössä* tarkoitettua kan-

sainvälisen öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan todistuskirjan, niin sanotun IOPP-todistuskirjan (International Oil Pollution Prevention Certificate) ja sen liitteet (FORM B öljysäiliöaluksille ja FORM A muille aluksille), jos alusta käytetään ulkomaanliikenteeseen. Todistuskirja myönnetään alusturvallisuuden valvontaviranomaisen merenkuluntarkastajien tai hyväksytyn luokituslaitoksen tarkastajien suorittamien tarkastusten perusteella. Kyseiset asiakirjat osoittavat, että alus täyttää I liitteen vaatimukset. Todistuskirja on voimassa *10 säännön* mukaan hallinnon määräämän ajan, joka ei saa olla viittä vuotta pidempi.

Alusten rakennetta ja varustusta koskevat vaatimukset sisältyvät liitteen *3 lukuun*, jossa määrätään kaikkien alusten koneistotiloja koskevista vaatimuksista ja *4 lukuun*, jossa määrätään öljysäiliöalusten lastitilaa koskevista vaatimuksista. Jokaisen aluksen, jonka vetoisuus on yli 400, ja jokaisen öljysäiliöaluksen, jonka vetoisuus on yli 150, on pidettävä *3 luvun 17 säännön* perusteella öljypäiväkirjaa, johon merkitään tiedot muun muassa aluksen tankkien välisistä öljypitoisten nesteiden siirroista, maista otetuista polttoaineista ja maihin toimitetuista jäteöljyistä. Öljypäiväkirjan kaava on vahvistettu liitteen III lisäyksessä.

Mahdollisten öljyvahinkojen rajoittamiseksi *4 luvun 18 säännön* perusteella painolastia ja lastia ei saa kuljettaa samoissa tankeissa muuten kuin erityisissä poikkeustapauksissa. Peruseriaate on, että painolastiputket eivät saa kulkea lastitankkien läpi eivätkä lastiputket painolastitankkien läpi (*4 luvun 19 säännön 6 kappale*). Säännöissä on myös määrätty säiliöalusten painolastitankkeja koskevista järjestelyistä (*4 luvun 18 ja 19 sääntö*). Uusimpien sääntöjen mukaan 6 päivän heinäkuuta 1996 jälkeen rakennetuissa tankkereissa tulee olla kaksoisrunko (*4 luvun 19 sääntö*). Öljyn kuljettaminen keulapiikissä tai muussa törmäyslaipion keulapuolella olevassa tankissa on kielletty (*4 luvun 16 säännön 3 kohta*). Säiliöalusten lastitankkien koolle on asetettu ylärajat (*4 luvun 26 sääntö*).

Yleissopimuksen I liitteen *20 sääntöä* tiukennettiin joulukuussa 2003 pidetyssä MEPC 50 –kokouksessa siten, että yksirunkoisten öljysäiliöalusten käytöstä tulee luopua pääsääntöisesti vuoteen 2010 mennessä. *21 säännön* mukaan niin sanottujen raskaiden öljylaatujen kuljettaminen on sallittua vain kaksirunkoisissa öljysäiliöaluksissa. Alusten kunnon arviointijärjestelmä (Condition Assessment Scheme, CAS) laajennettiin koskemaan kaikkia yli 15 vuotta vanhoja yksirunkoisia öljysäiliöaluksia. Nämä uudet määräykset tulivat voimaan 5 päivänä huhtikuuta 2005. EU:n kaksoisrunkoasetuksen 1 artiklaa on muutettu päätöksellä 25 päivänä huhtikuuta 2007 siten, että raskasöljyjä kuljettava öljysäiliöalus, riippumatta siitä, minkä lipun alla alus purjehtii, saa saapua satamaan tai off shore -terminaaliin tai lähteä sieltä taikka ankkuroitua jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella ainoastaan, jos se on kaksirunkoinen öljysäiliöalus.

Vahingoittumattoman öljysäiliöaluksen vakavuudesta on määrätty *4 luvun 27 säännössä*. Öljysäiliöalusten osastoinnista ja vauriovakavuudesta on määrätty *4 luvun 28 säännössä*.

Liitteen 4 luvun 29 säännön mukaan öljysäiliöaluksissa pitää olla jätesäiliöt lastisäiliöistä peräisin olevalle öljyjätteelle. Jokaisessa öljysäiliöaluksessa tulee olla aluksen kummallakin kyljellä vastaanottolaitteisiin kytkettävä tyhjennysyhde likaisen painolastiveden tai öljyn pilaaman veden tyhjentämistä varten 4 luvun 30 säännön mukaisesti. Öljysäiliöaluksissa, joiden bruttovetoisuus on yli 150, tulee olla hallinnon hyväksymä öljyn tyhjentämisen seuranta- ja valvontajärjestelmä 4 luvun 31 säännön mukaisesti.

Öllyisen veden tyhjentämistä mereen koskevat määräykset on annettu 4 luvun 34 säännössä erityisalueille ja niiden ulkopuolisille alueille. Tyhjennysten valvomista varten jokaisen öljysäiliöaluksen, jonka vetoisuus on yli 150, tulee pitää öljypäiväkirjaa, johon merkitään lastiin ja painolastiin liittyvät toimenpiteet (4 luku 36 sääntö).

Liitteen 5 luvussa on määräykset öljyvahingosta aiheutuvan pilaantumisen ehkäisemiseksi. Luvun 37 säännössä edellytetään, että jokaisella öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on yli 150 ja muulla aluksella, jonka bruttovetoisuus on yli 400, on oltava viranomaisten hyväksymä valmiussuunnitelma öljyvahingon varalta eli niin sanottu SOPEP-käsikirja (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan). Kyseissä käsikirjassa tulee olla miehistön toimenpideluettelo tärkeimpien onnettomuustapausten varalle, ohjeet viranomaisille tehtävää ilmoitusta varten, viranomaisten yhteystiedot sekä mielellään aluksen rakennetta koskevia tietoja, kuten esimerkiksi aluksen tankkikaavio ja putkistokaavio.

Luku 6 koskee öljyjäännösten vastaanottolaitteistoja. Liitteen 38 säännössä on erikseen määräykset vastaanottolaitteistoista erityisalueiden ulkopuolella (A osa) ja erityisalueilla (B osa). Jokainen sopimuspuoli on 38 säännön mukaan vastuussa siitä, että öljynlastaustermiinaaleissa, aluksenkorjaussatamissa, telakoilla ja muissa satamissa, missä tyhjennetään alusten öljyjäännöksiä, on laitteistot kyseisten jäännösten ja öljypitoisten seosten vastaanottamiseksi. Laitteistojen tulee olla riittävät kattamaan niitä käyttävien alusten tarpeet siten, että aluksille ei aiheudu tarpeetonta viivytystä. Edellisen lisäksi erityisalueilla on oltava riittävät laitteistot vastaanottamaan ja käsittelemään likainen painolasti ja lastisäiliöiden pesuvesi. Luvun C osan mukaan jokainen sopimuspuoli sitoutuu tiedottamaan IMO:lle tapauksista, joissa laitteistojen on väitetty olevan riittämättömät.

Luvussa 7 määrätään erikoisvaatimuksista kiinteille tai kelluville alustoille. Alustoihin sovelletaan vastaavia määräyksiä kuin sovelletaan muihin kuin öljysäiliöaluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400, mutta kuitenkin siten, että alustoilla tulee olla öljyjätesäiliö ja öljyn suodatusjärjestelmä, niiden on pidettävä hallinnon hyväksymässä muodossa kirjaa öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjentämisestä ja tyhjennetyn öljyn tai öljypitoisen seoksen mereen tyhjentäminen on sallittu vain, jos tyhjennyksen öljypitoisuus ilman laimennusta ei ylitä 15 miljoonasosaa.

### *I liitteen lisäykset*

Liite I sisältää kolme lisäystä: I lisäys koskee öljyluetteloa, II lisäys sisältää IOPP-todistuskirjan ja sen liitteiden kaavan ja III lisäys puolestaan sisältää öljypäiväkirjan kaavan. Suomessa Merenkululaitos hyväksyy edellä mainitut kaavat lisäyksissä edellytetyn mukaisina.

## **2. MARPOL 73/78 –yleissopimuksen haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva II liite**

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liite koskee säiliöaluksissa kuljetettavia haitallisia nestemäisiä aineita. Aineet on ympäristövaarallisuutensa perusteella jaettu neljään luokkaan: X, Y ja Z ja OS, joista X on vaarallisin. II liitteessä on esitetty ne edellytykset, joiden täytyessä aluksesta saa päästää mereen näitä aineita. Päästömääräyksiin vaikuttavia tekijöitä ovat muun muassa aineiden ympäristövaarallisuus, vesialue, säiliöihin ja aluksen putkistoihin jäänyt määrä, pitoisuus, tankkien pesun suoritus, aluksen nopeus ja veden syvyys.

Liitteen *1 luvun 1 sääntö* sisältää yhteensä 17 liitteen soveltamisen kannalta keskeistä määritelmää. Tällaisia ovat kemikaalisäännöstön, kansainvälisen kemikaalisäännöstön, kemikaalialuksen, nestemäisen aineen ja haitallisen nestemäisen aineen määritelmät. Määritelmät vastaavat pääosin Marpol 73/78 –yleissopimuksen aiempaan II liitteeseen ja muihin liitteisiin sisältyviä määritelmiä.

Lähtökohtaisesti liitettä sovelletaan sen *2 säännön* perusteella kaikkiin aluksiin, jotka on sertifioitu kuljettamaan haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina. Liitettä sovelletaan myös niin sanottuihin NLS-säiliöaluksiin (sellaiset säiliöalukset, joita IBC-koodi ei koske). NLS-säiliöaluksia ovat käytännössä öljysäiliöalukset, jotka on mukautettu siten, että niillä voi kuljettaa haitallisia nestemäisiä aineita. *3 sääntö* koskee yleistä poikkeusta haitallisen nestemäisen aineen mereen tyhjennyskiellosta. Tyhjennys on sallittua tilanteessa, jossa kyse on aluksen turvallisuuden varmistamisesta tai ihmishengen pelastamisesta merellä taikka jos tyhjennys aiheutuu aluksen tai sen rakenteiden vahingoittumisesta edellyttäen, että kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin on ryhdytty tyhjennyksen estämiseksi eikä aluksen omistaja tai päällikkö ole toiminut aikomuksenaan aiheuttaa vahinko tai huolimattomasti tietäen vahingon todennäköisesti seuraavan. Hallinnolla, Suomessa Merenkululaitoksella, on oikeus *4 säännön* mukaan myöntää määräajaksi vapautuksen kuljetusvaatimuksista tai lieventää niiden soveltamista, jos kansainvälisen kemikaalialussäännöstön tai kemikaalialussäännöstön muutokseen liittyy tiettyjen aineiden kuljetusvaatimusten tarkistuksesta johtuvia rakenteen, laitteiden tai yleisjärjestelyjen muutoksia. Hallinnon tulee toimittaa tieto tällaisesta lykkäyksestä tai lievennyksestä IMO:lle, joka toimittaa tiedon edelleen muille sopimuspuolille. Vaatimuksia ei myöskään ole välttämätöntä soveltaa aluksiin, jotka tekevät rajattuja matkoja. Hallinnolla on lisäksi oikeus myöntää vapautuksia aluksille, joiden lastisäiliöitä ei tarvitse varustaa painolastilla ja joiden lastisäiliöiden puhdistusta tarvitaan vain korjauksiin tai kuivatelakointiin. Hallinnolla, Suomessa yksittäistapaussittaisten poikkeusten osalta alusturvallisuuden valvontaviranomaisella, on

*5 säännön* mukaan oikeus sallia vaihtoehtoisesti jokin muu laite, aine, välinen tai koje asennetuksi alukseen kuin liitteessä edellytetty, jos tätä voidaan pitää vähintään yhtä tehokkaana kuin liitteessä vaadittua.

*2 luvussa* on määräykset haitallisten nestemäisten aineiden luokittelusta. Haitalliset nestemäiset aineet ja muut aineet luokitellaan *6 säännön* mukaan neljään luokkaan seuraavasti: Luokkaan X kuuluvat haitalliset nestemäiset aineet, joiden tyhjentäminen mereen on kielletty, koska ne aiheuttaisivat mereen tyhjennettäessä suuren vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle. Luokkaan Y kuuluvat haitalliset nestemäiset aineet, joiden mereen tyhjentämistä on laadullisesti ja määrällisesti rajoitettu, koska mereen tyhjennettäessä ne aiheuttaisivat vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle tai aiheuttaisivat haittaa viihtyisyydelle tai muille meren laillisille käyttömuodoille. Luokkaan Z kuuluvat haitalliset nestemäiset aineet, joiden tyhjentäminen mereen on rajoitettua, mutta kuitenkin lievemmin kuin luokan Y aineiden, koska jos ne tyhjennettäisiin mereen, ne aiheuttaisivat vähäisen vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle. Luokkaan ”Muut aineet” kuuluvat kansainvälisen kemikaalialussäännösten 18 luvun Saastutusluokitus-sarakkeessa OS (Muut aineet) -merkinnällä varustetut aineet, joiden on niitä arvioitaessa havaittu jäävän luokkien X, Y ja Z ulkopuolelle, koska niiden ei nykyään katsota aiheuttavan vaaraa meren luonnonvaroille, ihmisen terveydelle, viihtyisyydelle tai muille meren laillisille käyttömuodoille, jos ne tyhjennetään mereen. Liitteen vaatimukset eivät koske mitään ”muiksi aineiksi” määriteltäviä aineita sisältävän kupu- tai painolastiveden tai muiden jätteiden tai seosten tyhjentämistä. Haitallisten nestemäisten aineiden luokituksessa käytettävät suuntaviivat on annettu liitteen I lisäyksessä. Jos on tarkoitus kuljettaa sellaista nestemäistä ainetta irtolastina, jota ei ole luokiteltu edellä sanotun mukaisesti, *1 säännön 3 kappaleessa* edellytetään, että sopimuspuolten hallitusten, jotka ovat kuljetuksessa osallisina, on sovittava väliaikaisesta luokituksesta kuljetusta varten edellä mainittujen suuntaviivojen perusteella.

Katsastusta ja sertifiointia koskevat määräykset sisältyvät *3 lukuun*. Suomessa alusturvallisuuden valvontaviranomainen toimii *3 luvussa* tarkoitettuna katsastusviranomaisena, joka suorittaa *8 säännössä* edellytetyn perus- tai uusintakatsastuksen ja antaa *9 säännössä* tarkoitetun kansainvälisen todistuskirjan irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä. Todistuskirja osoittaa, että alus täyttää II liitteen vaatimukset. Todistuskirja on voimassa *10 säännön* mukaan hallinnon määräämän ajan, joka ei saa olla viittä vuotta pidempi.

Aluksen rakenne- ja laitevaatimukset sisältyvät *4 lukuun*. *11 säännön* mukaan kemikaalialuksen on oltava kansainvälisen kemikaalisäännösten mukaisia, jos se on rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 1986 tai myöhemmin ja kemikaalisäännösten mukainen, jos alus on rakennettu ennen kyseistä ajankohtaa. Aluksen pumppaus-, putkisto- ja purkamisjärjestelyistä sekä jätesäiliöistä on määräykset *12 säännössä*. Määräykset on annettu erikseen 1 päivänä heinäkuuta 1986 tai myöhemmin ja ennen kyseistä ajankohtaa rakennetuille aluksille.

Haitallisten nestemäisten aineiden tyhjentämisestä on määräykset *5 luvussa*. Tyhjentämismääräykset ja –normit sisältyvät *13 sääntöön*. Kyseisen säännön 4 kappaleeseen sisältyy mahdollinen vapautus esipesusta. Säännön 4 kappale 5 koskee puhdistus- tai lisäaineiden käyttöä. Säännön 6 kappaleessa on määräykset X luokan aineiden tyhjentämisestä ja 7 kappaleessa Y ja Z luokan aineiden tyhjentämisestä. Haitallista nestemäistä ainetta kuljettaneen säiliöaluksen säiliö on esipestävä ennen kuin alus lähtee purkusatamasta ja säiliöön jääneet jätteet on tyhjennettävä vastaanottolaitteistoon. Tyhjennys Etelämantereen alueella on kokonaan kielletty säännön 8 kappaleen mukaan. Aluksella tulee *14 säännön* mukaan olla menettelytapaohjekirja, jonka määräysten mukaan säiliöiden tyhjennys ja peseminen tehdään ja josta viranomaiset voivat valvoa kyseisiä määräyksiä noudatetun. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen hyväksyy kyseisen ohjekirjan liitteen 4 lisäyksessä olevan normitetun mallin mukaisena. Aluksella tulee myös olla *15 säännön* mukainen lastipäiväkirja, johon merkitään lastin lastaus-, tyhjennys-, pesu- ja siirtotoimenpiteet. Marpol -tarkastajien tehtävät on määritelty lastipäivä- ja menettelytapaohjekirjojen yhteydessä. Satamavaltioiden valvontatoimenpiteistä on määrätty *6 luvussa*. Sopimuspuolten on *16 säännön* perusteella nimitettävä tai valtuutettava tarkastajia, jotka valvovat liitteen määräysten noudattamista IMO:n kehittämien valvontamenetelmien mukaisesti. Suomessa tarkastajina toimivat alusturvallisuuden valvontaviranomaisen valtuuttamat satamavaltiovalvontaa suorittavat tarkastajat. Tarkastajat merkitsevät lastipäiväkirjaan, onko toimenpide toteutettu ohjekirjan vaatimusten mukaisesti tai tiedon mahdollisesti myönnetystä vapautuksesta.

Liitteen *7 luvussa* on määräykset haitallisista nestemäisistä aineista johtuvan ympäristövahingon aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi Luvun *17 säännön* mukaan jokaisessa haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina kuljettavassa säiliöaluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150 tonnia, on oltava hallinnon, Suomessa alusturvallisuuden valvontaviranomaisen hyväksymä, valmiussuunnitelma kemikaalien aiheuttaman meriympäristövahingon varalle. Kyseisen suunnitelman tulee perustua järjestön hyväksymiin suuntaviivoihin. Kyseinen suunnitelma voidaan yhdistää öljyvahingon varalle tehtyyn suunnitelmaan (SOPEP), jolloin suunnitelma nimetään ”Valmiussuunnitelma aluksen aiheuttaman meriympäristövahingon varalle” (Shipboard Marine Pollution Emergency Plan, SMPEP).

*Luku 8* koskee haitallisten nestemäisten aineiden vastaanottolaitteistoja ja purkujärjestelyjä. Jokainen sopimuspuoli on *18 säännön* mukaan vastuussa siitä, että alusten lastia käsittelevissä satamissa ja terminaaaleissa sekä korjaussatamissa, missä tyhjennetään haitallisten nestemäisten aineiden jätteitä, on laitteistot kyseisten jätteiden vastaanottamiseksi. Laitteistojen tulee olla riittävät kattamaan niitä käyttävien alusten tarpeet siten, että aluksille ei aiheudu tarpeetonta viivytystä. Jokainen sopimuspuoli sitoutuu tiedottamaan IMO:lle tapauksista, joissa laitteistojen on väitetty olevan riittämättömät.

## *II liitteen lisäykset*

Liite II sisältää seitsemän lisäystä: I lisäys koskee haitallisten nestemäisten aineiden luokittelun suuntaviivoja, II lisäys sisältää lastipäiväkirjamallin, III

lisäys kansainvälisen irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden pilaantumisen ehkäisemistä koskevan todistuskirjan kaavan, IV lisäys nettelytapaohjekirjan normitetun mallin liitteineen, V lisäys lastisäiliöiden, pumppujen ja niiden putkistojen jätemäärien arviointia koskevat määräykset, joiden tarkoituksena on määrittää suoritustapa pumppausjärjestelmien tehokkuuden testausta varten, VI lisäys esipesumenetelmät ja VII lisäys tuuletusmääräykset sellaisten lastijätteiden poistamisesta, joiden höyrypaine ylittää 5 kPa 20 celsiusasteen lämpötilassa.

Laki tulisi voimaan 1 päivänä kuuta 20 samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

#### **Laki 4.**

#### **Laki öljysuojarahastosta annetun lain muuttamisesta**

##### **13 §. Torjunta- ja ennallistamiskustannukset**

Öljysuojarahastosta annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan ehdotettua öljyvahinkojen torjuntalakia. Lain 13 §:n 1 momentin 2 kohdassa olevat viittaukset aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) ja maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annettuun lakiin (378/1974) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun öljyvahinkojen torjuntalakiin. Lisäksi muutettaisiin viittaus kumottavissa laeissa tarkoitettuihin torjuntatoimenpiteisiin viittaukseksi öljyvahinkojen torjuntalaissa tarkoitettuihin öljyntorjuntatoimenpiteisiin. Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta säädettäisiin öljyvahinkojen torjuntalain 5 luvussa. Öljysuojarahastosta annetussa laissa (1406/2004) ei kuitenkaan säädetä aluskemikaalivahingoista, joten viittaus öljyvahinkojen torjuntalaissa tarkoitettuihin öljyntorjuntatoimenpiteisiin tarkoittaisi nimenomaan öljyntorjuntatoimenpiteitä, eikä aluskemikaalivahinkojen torjuntatoimenpiteitä.

##### **17 §. Korvaus torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta**

Öljysuojarahastosta annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan ehdotettua öljyvahinkojen torjuntalakia. Öljysuojarahastosta annetun lain 17 §:n 1 momentissa olevat viittaukset aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) ja maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annettuun lakiin (378/1974) muutettaisiin viittaukseksi öljyvahinkojen torjuntalakiin. Säännöksen sisältöä ei ole tarkoitettu muutettavaksi, vaan sen perusteella voitaisiin edelleen myöntää öljysuojarahaston varoista alueen pelastustoimelle korvausta torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta aiheutuneista kustannuksista.

**18 §.** *Harkinnanvarainen korvaus torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta*

Öljysuojarahastosta annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan ehdotettua öljyvahinkojen torjuntalakia. Öljysuojarahastosta annetun lain 18 §:n 1 momentissa oleva viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi öljyvahinkojen torjuntalakiin. Säännöksen sisältöä ei ole tarkoitettu muutettavaksi, vaan sen perusteella voitaisiin edelleen myöntää öljysuojarahaston varoista valtiolle korvausta öljyvahinkojen torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta aiheutuneista kustannuksista.

**19 §.** *Harkinnanvaraiset avustukset*

Öljysuojarahastosta annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan ehdotettua öljyvahinkojen torjuntalakia. Öljysuojarahastosta annetun lain 19 §:n 2 kohdassa oleva viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) 14 pykälään muutettaisiin viittaukseksi öljyvahinkojen torjuntalain 16 pykälään. Säännöksen sisältöä ei ole tarkoitus muuttaa, vaan sen perusteella voitaisiin edelleen myöntää harkinnanvaraisia avustuksia torjuntakaluston hankkimiseen niille, jotka täyttävät öljyvahinkojen torjuntalaissa ja sen perusteella asetetut velvollisuudet torjuntakaluston hankkimiseen erityisen laajasti ja hyvin. Säännös käsittäisi sekä sataman, laitoksen tai telakan omistajat kuin myös alusjätelain 9 luvun 2 §:ssä tarkoitetut korjaussamat.

Laki tulisi voimaan 1 päivänä kuuta 20 samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

**Laki 5.**

**Laki merensuojelulain muuttamisesta**

**2 §.** *Soveltamisala*

Merensuojelulain 2 §:n 1 momentissa oleva viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuihin alusjätelakiin ja öljyvahinkojen torjuntalakiin. Koska öljyvahinkojen torjuntalaissa säädettäisiin nyt myös aluskemikaalivahinkojen torjunnasta aiheutuvista toimenpiteistä, merensuojelulain soveltamisalasäännöstä täydennettäisiin tätä koskevalla maininnalla. Sekä öljyvahinkojen että aluskemikaalivahinkojen torjunnasta aiheutuvista toimenpiteistä säädettäisiin siten merensuojelulain sijasta öljyvahinkojen torjuntalaissa. Säännöksen sisältöä ei ole tarkoitettu muutoin muutettavaksi. Siten alusten tavanomaisesta toi-



minnasta aiheutuvaan ympäristön pilaantumiseen ja pilaantumisen ehkäisemiseen sovellettaisiin alusjätelakiä vastaavasti kuin aikaisemmin sovellettiin aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettua lakia (300/1979).

### **13 §. Tietorekisterit ja tietojen antaminen**

Merensuojelulain 13 §:n 3 momentissa viitataan saman lain 7 §:n 3 momenttiin, jossa säännellään kiellon vastaista mereen laskemista ja pilaamiskiellon vastaista toimintaa erilaisissa hätätilanteissa, kun ihmishenki taikka aluksen, avomeriyksikön tai ilma-aluksen turvallisuus on uhattuna, ja mereen laskeminen ilmeisesti on ainoa keino torjua uhka, taikka aiheutuva vahinko näin menetellen olisi pienin mahdollinen. Mereen laskeminen on tehtävä siten, että ihmiselle tai meren elämälle aiheutuva vahinko jää mahdollisimman vähäiseksi.

Merensuojelulain perustelujen mukaan vuoden 1992 Helsingin sopimus ja Koillis-Atlantin sopimus edellyttävät tietorekisterin pitämistä ja säännöllistä tietojen antamista merensuojelulain nojalla annetuista luvista ja niihin liittyvistä selvityksistä sekä hätätilassa tapahtuvista jätteen tai muun aineen mereen laskemisista. Tiedot tulisi antaa asianomaiselle kansainväliselle järjestölle sen vahvistamia menettelytapoja ja määräaikoja noudattaen. Tätä varten ympäristöministeriön tai sen määräämän viranomaisen tulisi pitää yllä tarpeellisia tietorekistereitä ja kerätä tarpeellisia tietoja. Tarkempia ohjeita säännöksen soveltamisesta voitaisiin antaa valtioneuvoston päätöksellä.

Merensuojelulain 13 §:n mukaan on voimassa olevan lain mukaan tullut tehdä ilmoitus kansainväliselle järjestölle siten kuin aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979) säädetään. Nyt vastaava ilmoitusmenettely perustuisi ehdotettuihin alusjätelakiin sekä öljyvahinkojen torjuntalakiin, joihin kumpaankin voitaisiin edelleen sisällyttää ilmoitusvelvollisuus kansainväliselle järjestölle. Tällä hetkellä lakiin perustuva ilmoitusvelvollisuus on tarkoittanut ilmoittamista rantavaltioiden asianomaisille kansallisille viranomaisille, jotka sitten raportoivat kansainvälisille järjestöille.

Laki tulisi voimaan 1 päivänä kuuta 20 samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

**Laki 6.****Laki ympäristönsuojelulain muuttamisesta****2 §. Soveltamisala**

Ympäristönsuojelulain soveltamisalaa koskevaa 2 §:n 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että lakiviittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun alusjätelakiin. Ympäristönsuojelulain ja alusjätelain soveltamisalojen suhdetta ehdotetaan samalla täsmennettäväksi ja ehdotetun alusjätelain 1 luvun 8 § huomioon ottaen myös hieman muutettavaksi. Säännöstä ei muuten muutettaisi.

Ympäristönsuojelulakia ei ehdotuksen mukaan sovellettaisi toimintaan, josta säädetään alusjätelaissa, ellei alusjätelaissa toisin säädetä. Alusjätelaissa säädetäisiin aluksen tavanomaisen toiminnan seurauksena olevan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä. Aluksen määritelmä olisi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) ja sen liitteiden ja niihin myöhemmin tehtyjen muutosten (Marpol 73/78 –yleissopimus) mukaan varsin laaja, koska aluksella tarkoitetaan Marpol 73/78 –yleissopimuksen 2 artiklan 4 kohdan mukaan jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuna kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät ja kelluvat alustat. Alusjätelain 1 luvun 8 §:n yksityiskohtaisista perusteluista tarkemmin ilmenevillä perusteilla pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetuista kelluvista alustoista peräisin olevan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen sovellettaisiin kuitenkin, mitä ympäristönsuojelulaissa (86/2000) ja jätelaissa (1072/1993) säädetään. Jätelaissa ei sen sijaan ole määritelty jätelain soveltamisalaa suhteessa alusjätelainsäädäntöön, vaan jätelaki koskee lain soveltamisalaa sääntelevän 2 §:n mukaan jätettä, sen syntymisen ehkäisemistä sekä sen vaarallisen tai haitallisen ominaisuuden vähentämistä, jätteen hyödyntämisen edistämistä, jätehuollon muuta järjestämistä, roskaantumisen ehkäisemistä sekä roskaantuneen alueen puhdistamista. Jätteestä aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä säädetään jätelain 2 §:n mukaan lisäksi ympäristönsuojelulaissa.

Ehdotettu säännös selventäisi sen periaatteen, että vakituisesti samalla paikalla asuntona, ravintolana, työskentelyyn, virkistykseen tai niihin verrattaviin toimintoihin käytettävät alukset rinnastettaisiin ympäristönsuojelussa ja jätehuollossa vastaaviin tarkoituksiin rannalla käytettyihin rakennuksiin.

**41 §. Lupaharkinnan perusteet**

Ympäristönsuojelulain mukaisen lupaharkinnan perusteita koskevaa 41 §:n 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että lakiviittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin

viittaukseksi ehdotettuun alusjätelakiin. Säännös pysyisi muutoin ennallaan. Sataman ympäristölupa-asiaa ratkaistaessa olisi noudatettava, mitä alusjätelaisissa ja sen nojalla säädetään sataman jätehuoltosuunnitelmasta. Alusjätteiden vastaanotosta säädetäisiin alusjätelain 9 luvussa ja valtioneuvoston alusjäteasetuksen 7 luvussa. Sataman jätehuoltosuunnitelmasta säädetäisiin alusjätelain 9 luvun 3 §:ssä ja jätehuoltosuunnittelumenettelystä alusjätelain 9 luvun 4 – 5 §:ssä. Sataman jätehuoltosuunnitelman sisältövaatimuksista säädetäisiin valtioneuvoston alusjäteasetuksen 7 luvun 3 §:ssä.

#### **45 §. Jäte- ja jätehuoltomääräykset**

Ympäristönsuojelulain mukaisia jäte- ja jätehuoltomääräyksiä koskevaa 45 §:n 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että satamaa koskevassa ympäristöluvassa ei enää annettaisi tarpeellisia määräyksiä sataman jätehuoltosuunnitelmasta, vaan sataman ympäristölupa ei enää milteenkään ohjaisi sataman jätehuoltosuunnitelman laatimista. Sataman jätehuoltosuunnitelma perustuisi jatkossa ainoastaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/59/EY aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa (alusjätedirektiivi) mukaisiin vaatimuksiin, jotka sisältyvät alusjätelakiin ja -asetukseen. Sataman jätehuoltosuunnittelu ja suunnitelman täytäntöönpano perustuisivat jatkossa alusjätelakiin ja -asetukseen, eikä enää ympäristönsuojelulakiin. Muutoksella pyritään saamaan satamien jätehuoltosuunnittelu joustavammaksi ja joustavammaksi alusjätedirektiivin vaatimusten täyttämiseksi. Säännös pysyisi muutoin ennallaan.

#### **65 §. Tietojärjestelmään merkitseminen**

Ympäristönsuojelulain mukaista ympäristönsuojelun tietojärjestelmään merkitsemistä koskevaa 65 §:n 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että laki viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun alusjätelakiin. Jätehuoltosuunnitelman noudattamisesta satamassa säädetäisiin alusjätelain 9 luvun 3 §:ssä, jonka mukaan satamassa on noudatettava jätehuoltosuunnitelmaa sen jälkeen, kun jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty. Satamien jätehuoltosuunnitelman valvontavelvollisuus alkaisi alueellisilla ympäristökeskuksilla, kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty ja satama on merkitty ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Satamien jätehuollon valvonnasta säädetäisiin alusjätelain 12 luvun 4 §:ssä. Säännöstä ei muuten muutettaisi. Vaikka sataman ympäristölupa ei enää ohjaisi sataman jätehuoltosuunnitelman laatimista, niin satama olisi edelleen merkittävä ja sataman jätehuoltosuunnitelma olisi edelleen ilmoitettava ympäristönsuojelun tietojärjestelmään ja merkinnästä ja ilmoituksesta olisi edelleen lähetettävä tieto kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle. Sataman jätehuoltosuunnitelmasta säädetäisiin alusjätelain 9 luvun 3 – 5 §:ssä ja valtioneuvoston alusjäteasetuksen 7 luvun 3 §:ssä. Alusjätelain 9 luvun 6 §:n mukaan myös sellaisten huvivenesatamien jätehuoltoa, joissa on 10 – 49 venepaikkaa, seurattaisiin alueellisten ympäristökeskusten taholta, mutta niiden osalta ei edellytettäisi varsinaisen jätehuoltosuunnitelman laatimista.

Laki tulisi voimaan 1 päivänä kuuta 20 samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

## **Laki 7.**

### **Laki Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain muuttamisesta**

## **6 luku**

### *Aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen*

Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain 6 luvun otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan alusjätelaissa käytettyä ilmausta aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen. Ilmausta ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen on tarpeen käyttää vesien pilaantumisen ehkäisemisen sijasta, koska sanotuissa laeissa säännellään nykyisin myös aluksista ilmaan menevien päästöjen ehkäisemistä, vaikka vesiin menevien päästöjen ehkäiseminen edelleen on keskeinen osa lainsäädäntöä.

### **31 §. Suhde muuhun lainsäädäntöön**

Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain 31 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että lakiviittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun alusjätelakiin. Vastaavasti kuin 6 luvun otsikossa, käytettäisiin 31 §:ssä ilmauksen vesien pilaantumisen ehkäiseminen sijasta ilmausta ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen. Säännöstä ei muuten muutettaisi.

Laki tulisi voimaan 1 päivänä kuuta 20 samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

## **Laki 8.**

### **Laki jätelain muuttamisesta**

### **73 a §. Kielto polttaa jätettä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä**

Jätteenpolttokieltoa Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä koskevaa jätelain 73 a §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että lakiviittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muu-

tettaisiin viittaukseksi ehdotettuun alusjätelakiin. Säännöstä ei muuten muutettaisi.

Laki tulisi voimaan 1 päivänä kuuta 20 samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

## **Laki 9.**

### **Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta**

#### **2 §. Määritelmät**

Alusturvallisuuden määritelmää alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 §:n 1 kohdassa ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemiseen muutettaisiin viittaukseksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen. Säännöstä ei muuten muutettaisi. Ilmausta ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen on tarpeen käyttää vesien pilaantumisen ehkäisemisen sijasta, koska alusjätelaissa säännellään nykyisin myös aluksista ilmaan menevien päästöjen ehkäisemistä, vaikka aluksista vesiin menevien päästöjen ja vesien pilaantumisen ehkäiseminen edelleen ovat keskeinen osa lainsäädäntöä. Ilmaan meneviä päästöjä koskevien säännösten valvonta kuuluu vesiin menevien päästöjen ohella alusturvallisuuden valvontalain sekä alusjätelain mukaisesti alusturvallisuuden valvontaviranomaisen tehtäviin osana alusturvallisuuden kokonaisuutta.

#### **3 §. Muu lainsäädäntö**

Alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 3 §:n 2 momentissa säädetään alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain ja alusjätelain soveltamisesta. Säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun alusjätelakiin. Lisäksi alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 3 §:n 2 momentissa oleva ilmaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten valvonta ehdotetaan muutettavaksi ilmaukseksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten valvonta. Ilmausta ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen on tarpeen käyttää vesien pilaantumisen ehkäisemisen sijasta, koska alusjätelaissa säännellään nykyisin myös aluksista ilmaan meneviä päästöjä, vaikka vesiin menevät päästöt ja vesien pilaantumisen ehkäiseminen edelleen ovat keskeinen osa lainsäädäntöä. Ilmaan meneviä päästöjä koskevien säännösten valvonta kuuluu vesiin menevien päästöjen ohella alusturvallisuuden valvontalain sekä alusjätelain mukaisesti alusturvallisuuden valvontaviranomaisen tehtäviin. Säännöstä ei muuten muutettaisi, eikä alusturvallisuuden valvontaviranomaisen toimivallan perustumiseen tulisi muutosta aikaisempaan, kun kysymys on viranomaisen toimivallan perustumisesta joko alusjätelakiin tai alusturvallisuuden valvonnasta annettuun lakiin.

Laki tulisi voimaan 1 päivänä kuuta 20 samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

## **Laki 10.**

### **Laki rikoslain muuttamisesta**

#### **1 luvun 1 §.** *Suomessa tehty rikos*

Rikoslain 1 luvun 1 §:n 2 momentissa säädetään Suomen lain soveltamisesta Suomen talousvyöhykkeellä tehtyyn rikokseen. Säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun alusjätelakiin. Säännökset Suomen lain soveltamisesta talousvyöhykkeellä tehtyyn rikokseen ovat ehdotetun alusjätelain 13 luvussa, ja säännökset viranomaisen tarkastusoikeudesta talousvyöhykkeellä ovat ehdotetun alusjätelain 12 luvussa. Rikoslain 1 luvun 1 §:n säännöstä ei muutoin muutettaisi.

#### **8 luvun 1 §.** *Syyteoikeuden vanhentuminen*

Rikoslain 8 luvun 1 §:n 4 momentissa säädetään syyteoikeuden vanhentumisesta. Säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) 28 §:ään muutettaisiin vastaavasti viittaukseksi ehdotetun alusjätelain 13 luvun 4 §:ään. Rikoslain 8 luvun 1 §:n säännöstä ei muutoin muutettaisi, joten ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn ympäristön turmelemisen, törkeän ympäristön turmelemisen, ympäristörikkomuksen ja tuottamuksellisen ympäristön turmelemisen vanhentumisaika olisi edelleen kolme vuotta.

#### **48 luvun 10 §.** *Ulkomaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehty ympäristörikos*

Rikoslain 48 luvun 10 §:ssä säädetään ulkomaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehdystä ympäristörikoksesta. Säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) 28 §:n 1 momenttiin muutettaisiin viittaukseksi ehdotetun alusjätelain 13 luvun 4 §:ään. Rikoslain 48 luvun 10 §:n säännöstä ei muutoin muutettaisi, joten ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä, rikoslain ympäristörikoksia koskevan 48 luvun 1 – 4 §:ssä rangaistavaksi säädetystä teosta saisi edelleen tuomita vain sakkoa.

Laki tulisi voimaan 1 päivänä kuuta 20 samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryh-

tyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

#### **Laki 11.**

#### **Laki tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetun lain muuttamisesta**

##### **1 §.**

Tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetussa laissa säädetään tutkinnan ja pakkokeinojen edellytyksistä ulkomaisella kauppa-aluksella. Säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun alusjätelakiin. Säännöstä ei muutoin muutettaisi, joten lain 1 §:ssä tarkoitettussa tapauksessa tutkinnan toimittaminen ja pakkokeinojen käyttö olisi edelleen mahdollista sellaisen rikoksen johdosta, joka on ehdotetussa alusjätelaissa tarkoitettu ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehty rikos.

Laki tulisi voimaan 1 päivänä kuuta 20 samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

#### **Laki 12.**

#### **Laki Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain muuttamisesta**

##### **3 §. Ympäristönsuojeluun ja vesirakentamiseen sovellettava lainsäädäntö**

Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain 3 §:ssä säädetään ympäristönsuojeluun ja vesirakentamiseen Suomen talousvyöhykkeellä sovellettavasta lainsäädännöstä, ja pykälän 2 momentissa säädetään nimenomaan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen ja öljyvahinkojen torjuntaan talousvyöhykkeellä sovellettavasta lainsäädännöstä.

Pykälän 2 momentin säännöstä ehdotetaan muutettavaksi seuraavasti: Ilmaus alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäiseminen muutettaisiin ilmaukseksi alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen. Ilmaus öljyvahinkojen torjuntaa koskevat toimenpiteet talousvyöhykkeellä muutettaisiin ilmaukseksi öljyvahinkojen sekä aluskemikaalivahinkojen torjuntaa koskevat toimenpiteet talousvyöhykkeellä. Viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisen osalta viittaukseksi ehdotettuun alusjätelakiin ja öljyvahinkojen sekä aluskemikaalivahinkojen tor-

juntaa koskevien toimenpiteiden osalta viittaukseksi ehdotettuun öljyvahinkojen torjuntalakiin.

Ehdotetut muutokset ovat tarpeen, koska voimassa oleva alusjätelaki jaetaan kahteen eri lakiin ja koska pilaantumisen sääntely sisältää paitsi veteen menevät päästöt, myös ilmaan menevät päästöt ehdotetusta alusjätelaista tarkemmin ilmenevällä tavalla. Säännöksessä aiemmin käytetty ilmaus öljyvahinkojen torjunta muutettaisiin vastaavasti ilmaukseksi öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunta, koska öljyvahinkojen torjuntalaissa säädettäisiin myös aluskemikaalivahinkojen torjunnasta. Säännöstä ei muutoin muutettaisi.

## **21 §. Rikosprosessuaalisten pakkokeinojen käyttäminen**

Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain 21 §:ssä säädetään rikosprosessuaalisten pakkokeinojen käyttämisestä Suomen talousvyöhykkeellä tehtyjen rikosten perusteella. Pykälässä ehdotetaan muutettavaksi viittaukset alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvasta vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) viittauksiksi ehdotetun alusjätelain vastaaviin pykäliin siten, että viittaus alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 28 §:n 1 momenttiin muutettaisiin vastaavasti viittaukseksi ehdotetun alusjätelain 13 luvun 4 §:ään ja viittaus alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 28 b §:ään muutettaisiin viittaukseksi alusjätelain 13 luvun 6 §:ään. Säännöksen sisältöä ei muutettaisi, eikä säännöstä muutoin muutettaisi.

Laki tulisi voimaan 1 päivänä kuuta 20 samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

## **Laki 13.**

### **Laki pelastuslain muuttamisesta**

#### **1 §. Lain soveltamisala**

Pelastuslain (468/2003) 1 §:n 3 momentissa säädetään pelastuslain soveltamisalasta, pykälän 3 momentin mukaan pelastuslain lisäksi sovelletaan, mitä säännöksessä luetelluissa muissa laeissa säädetään. Säännöstä ei muutoin esitetä muutettavaksi, mutta viittaukset kumottaviin aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) ja maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annettuun lakiin (378/1974) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun öljyvahinkojen torjuntalakiin. Samalla muutettaisiin viittaus aiempaan ilmailulakiin (281/1995) viittaukseksi voimassa olevaan ilmailulakiin (1242/2005).



Pelastuslain 69 §:n 3 momentissa säädetään viranomaisten oikeudesta saada tietoja pelastuslain 69 §:ssä tarkoitettusta toimenpiderekisteristä. Niiden viranomaisten luetteloon, joilla olisi sanottu oikeus saada tietoja toimenpiderekisteristä, ehdotetaan lisättäväksi Suomen ympäristökeskus ja alueelliset ympäristökeskukset. Oikeus tietojen saantiin olisi tarkoitukseltaan rajoitettu öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjuntaan ja siihen varautumiseen. Säännös on tarpeen, koska muutoin öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjunnasta vastaavilla ympäristöviranomaisilla ei olisi oikeutta saada tietoja pelastusviranomaisten vastuulla olevasta öljyntorjunnan osasta. Säännöstä ei muutoin muutettaisi.

Laki tulisi voimaan 1 päivänä kuuta 20 samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

#### **Laki 14.**

##### **Laki meripelastuslain muuttamisesta**

#### **4 §. Muut meripelastusviranomaiset**

Meripelastuslain (1145/2001) 4 §:n 2 momentissa säädetään muiden meripelastusviranomaisten tehtävistä, ja pykälän 2 momentin 8 kohdassa säädetään ympäristöviranomaisten tehtävistä. Säännöksessä on voimassa olevassa laissa viitattu alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisen osalta merionnettomuuksien yhteydessä aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lainsäädäntöön. Tämä viittaus muutettaisiin viittaukseksi öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta annettuun lainsäädäntöön. Säännöstä ei muutoin esitetä muutettavaksi.

Laki tulisi voimaan 1 päivänä kuuta 20 samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

#### **Laki 15.**

##### **Laki puolustusvoimista annetun lain muuttamisesta**

#### **11 §. Virka-apu yhteiskunnan turvaamiseksi**

Puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 11 §:ssä säädetään puolustusvoimien mahdollisuudesta antaa virka-apua yhteiskunnan turvaamiseksi, pykälän mukaan puolustusvoimat voi antaa virka-apua yhteiskunnan turvaamiseksi siten kuin pykälässä luetelluissa laeissa tai muussa laissa säädetään. Pykälässä viitataan aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) ja maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annettuun lakiin (378/1974). Säännöstä ei muutoin esitetä muutettavaksi, mutta

viittaukset edellä mainittuihin kumottaviin lakeihin muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun öljyvahinkojen torjuntalakiin, jossa säädettäisiin sekä öljyvahinkojen että aluskemikaalivahinkojen torjunnasta.

Laki tulisi voimaan 1 päivänä kuuta 20 samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

## 2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ehdotetussa alusjätelaissa annettaisiin lakiin perustuvat valtuudet valtioneuvoston asetuksen antamiseen sekä valtuudet Merenkulkulaitoksen tarkempien teknisten määräysten antamiseen. Marpol 73/78 -yleissopimukseen liittyviä teknisiä määräyksiä päivitetään säännöllisesti teknisen kehityksen seurauksena. Valtioneuvoston asetuksella alusjätteistä annettaisiin tarkemmat säännökset öljypitoisen seoksen päästörajoituksista, öljypitoisten seosten päästömääräyksistä, haitallisten nestemäisten aineiden luokittelusta niiden ympäristövaarallisuuden perusteella, haitallisten nestemäisten aineiden päästörajoituksista, haitallisten nestemäisten aineiden aluksilla irtolastina kuljettamiselle asetettavista rakenteellisista vaatimuksista, käymäläjäteveden päästörajoituksista, siitä minkälainen käymäläjätevesi katsotaan käsitellyksi, käymäläjäteveden päästökieltoa koskevista poikkeuksista ja käymäläjärjestelmille asetettavista vaatimuksista, kiinteän jätteen päästörajoituksista, ilmaa pilaavien aineiden päästöjen ehkäisemisestä ja rajoittamisesta, öljy- ja kaasusäiliöaluksista haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjen kielloista ja rajoituksista satamissa. Asetuksella annettaisiin myös tarkemmat säännökset aluksilla käytettävien moottoreiden päästövaatimuksista ja moottoreissa käytettävistä pakokaasujen puhdistuslaitteista ja puhdistusmenetelmistä, aluksilla käytettävän polttoaineen laatuvaatimuksista, polttoaineen laadun määrittämismenetelmistä, polttoaineen luovutustodistuksesta ja sen antamisesta sekä näihin liittyvän tarkkailun ja valvonnan järjestämisestä, IAPP-todistuskirjasta, alusten moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä poikkeuksista, poltettaessa ilman pilaantumista aiheuttavista aineista, joiden poltto on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Asetuksella annettaisiin lisäksi säännökset päästöjä vähentämisteknologian koekäytöstä, toiminnanharjoittajan velvollisuudesta luovuttaa tietoja polttoaineen määrästä ja laadusta, rikkipitoisuudesta ja päästöjen vähentämisteknologian koekäytön tuloksista viranomaiselle, polttoaineen laatuvaatimuksista myönnettävän määräaikaisen poikkeuksen tarkemmista perusteista, alusjätteiden vastaanottojärjestelyistä satamissa ja korjaussatamissa, sataman jätehuoltosuunnitelmasta, mahdollisuudesta olla jättämättä vähäisiä määriä jätteitä ja välttää viivytystä, öljyvahingon ja haitallisen nestemäisen aineen vaarasta ja vaarallisesta aineesta ilmoittamisen tavasta, aluksen katsastuksista ja nimetylle katsastajalle ja aluksenmittaajalle määrätyn palkkion suuruudesta.

Merenkululaitoksen määräyksillä annettaisiin tarkemmat tekniset määräykset öljyn ja haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen liittyvien poikkeusten, vapautusten ja vastaavuuksien yksityiskohdista, valmiussuunnitelmasta öljyvahingon ja meriympäristövahingon varalle, öljypäiväkirjan ja IOPP -todistuskirjan kaavasta, kemikaalisäiliöaluksia koskevasta menettelytapaohjekirjasta, lastipäiväkirjasta ja haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina kuljettavien alusten todistuskirjoista, käymäläjäteveden keräilyssäiliöitä ja käymäläjäteveden käsittelylaitteistoja koskevasta tyyppihyväksynnöistä, kiinteän jätteen päästörajoituksen saavuttamiseksi tarvittavia hienonnuslaitteistoja koskevasta tyyppihyväksynnöistä, aluksen jätepäiväkirjan kaavasta, moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista, alusjätteistä ilmoittamisen tavasta, alusjätteistä ilmoittamislomakkeen kaavasta ja vaarallisesta aineesta ilmoittamisen kaavasta.

Ehdotetussa öljyvahinkojen torjuntalaissa annettaisiin valtuudet valtioneuvoston asetuksella antaa tarkempia säännöksiä alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen yhteistoimintasuunnitelmasta ja suuren öljyvaraston suunnitelmasta ja torjuntakalustosta öljyvahingon varalta sekä sataman ja laitoksen suunnitelmasta ja torjuntakalustosta öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon varalta.

Lakiin alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistettujen I ja II liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sisältyisi mahdollisuus valtioneuvoston asetuksella antaa tarkempia säännöksiä lain täytäntöönpanosta.

Muihin ehdotettuihin lakeihin ei sisälly valtuuksia tarkempien säännösten tai määräysten antamiseen.

### **3. Voimaantulo**

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen kun ne on hyväksytty ja vahvistettu. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Alusjätelakia koskevaan lakiehdotuksiin ehdotetaan sisällytettäväksi siirtymäsäännös. Alusjätelain siirtymäsäännöksen mukaan nykyisen alusjätelain mukaisesti myönnettyt tehdyt katsastukset, myönnettyt samanarvoisuudet, poikkeusluvat ja muut luvat olisivat voimassa niissä määritellyn määräajan loppuun saakka. Todistuskirjojen uusiminen ei siten ajankohtaistuisi samanaikaisesti kaikkien alusten osalta. Sen sijaan toistaiseksi myönnettyt asiakirjat olisi uusittava uuden lain voimaan tullessa ja vireillä oleviin hakemuksiin sovellettaisiin uuden lain voimaan tulon jälkeen uutta lakia.

#### 4. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

*Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen (Perustuslain 80 §)*

Alusjätelainsäädäntöä ja öljyvahinkojen torjuntalainsäädäntöä on pyritty tarkastelemaan kokonaisvaltaisesti uuden perustuslain valossa. Tämä merkitsee ennen kaikkea sitä, että nopeasti muuttuvien merenkulun kansainvälisten ympäristönsuojeluvaatimusten sisältämien yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan, säädettäisiin lain tasolla. Näitä ovat keskeisten käsitteiden määrittely, päästökieltojen ja -rajoitusten perusteet, asiakirjavelvoitteiden perusteet, alusten rakenne- ja laitevaatimusten perusteet sekä aluksen varusteita ja käyttöä koskevien vaatimusten perusteet, maksujen perusteet sekä myönnettävien poikkeusten ja muiden lupien perusteet. Aluksen omistajaa ja päällikköä koskevat oikeudet ja velvollisuudet luetaan lailla säädettäviin yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin. Lain tasolla säädettäisiin myös viranomaisten toimivallan perusteista sekä hallintopäätösten että valvonta- ja tarkastusvaltuuksien osalta. Laissa annettaisiin myös riittävän täsmälliset ja tarkkarajaiset asetuksen- ja määräystenantovaltuudet.

Lailla säädettäisiin myös viranomaisten vastuun jakautumisesta öljyn ja kemikaalien torjunnassa, torjuntatehtävistä, viranomaisten tiedonsaantioikeuksista ja oikeuksista käyttää toisen omaisuutta torjuntatehtävissä.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen uusitut I ja II liite sisältävät lukuisia aluksen omistajaa ja aluksen päällikköä velvoittavia ja oikeuksia perustavia määräyksiä sekä viranomaistehtäviä, joten sopimuksen liitteiden saattaminen Suomessa kansallisesti voimaan edellyttää lainsäädäntöä.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen liitteiden erittäin teknisestä luonteesta ja niiden jatkuvista muutoksista johtuen ehdotetussa alusjätelaissa olisi lukuisia asetuksenantovaltuuksia ja tarkempien teknisten määräysten antovaltuuksia. Öljyvahinkojen torjuntalaissa säännökset ovat pääosin lain tasolla ja asetuksenantovaltuudet ovat vähäiset. Nykyaikaisen lakiteknisesti asianmukaisen alusjätelainsäädännön toimivuuden kulmakivenä ovat perustuslain vaatimukset täyttävät asetuksenantovaltuudet ja määräystenantovaltuudet, jotta säännöksiä voidaan tarpeen mukaan tarkistaa teknisten vaatimusten kehittymisen tahdissa. Keskeiseksi lakia alemman asteisten säädösten tasoksi ehdotetaan valtioneuvoston asetusta, tällä turvataan päätöksenteon tapahtuminen koko valtioneuvoston tasolla sekä liikenteen että ympäristönsuojelun näkökohdat huomioon ottaen. Alusjätelainsäädännön alalla keskeisen osan sääntelystä ovat muodostaneet Merenkululaitoksen määräykset. Näin olisi jatkossakin ja Merenkululaitoksen kansainvälisiin velvoitteisiin ja alusjätelakiin perustuvilla tarkemmilla teknisillä määräyksillä olisi tarkoitus antaa sovellettavia teknisiä vaatimuksia koskevat normit. Merenkululaitoksen määräystenantovalta ehdotetaan alusjätelaissa erotettavaksi alusturvallisuuden valvontaviranomaisen tehtävistä, jotka puolestaan käsittäisivät erilaiset katsastus-, tarkastus- ja aluksiin kohdistuvat muut valvontatoimet ja erilaiset hallintopäätökset kuten luvat, todistuskirjat ja hallinnollisten pakkokeinojen käytön.

Jotta asetuksenantovaltuudet täyttäisivät perustuslain vaatimukset, niiden tulee olla laadittu riittävän täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi. Määräysten antovaltuuksien osalta täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimus sekä valtuuksien antamisen erityisten syiden vaatimus on tätäkin korostetumpi. Alusjätelakia valmisteltaessa asetusten ja määräysten antovaltuuksia koskevat ratkaisut on keskeisiltä osiltaan perustettu eduskunnan perustuslakivaliokunnan aiemmin ottamiin kannanottoihin. Keskeisenä ohjeena on ollut perustuslakivaliokunnan kannanotto (PeVL 48/2004 vp) sisällytettäessä nykyiseen aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) lailla (238/2005) uusi 3 a luku aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Lain 21 §:ään sisällytettiin säännös asetuksenantovaltuudesta, joka perustuu eduskunnan perustuslakivaliokunnan kannanottoon, jonka mukaan edellytyksenä asetuksenantovaltuuden täsmällisyydelle ja tarkkarajaisuudelle on, että valtuus sidotaan säännöksessä Marpol -yleissopimuksen ja vastaavien, säännöksessä yksilöitävien Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden määräykseen ja valtuutus muotoillaan lakia tarkempien säännösten antamista tarkoittavaksi. Suomea sitovia muita kansainvälisiä velvoitteita ovat muun muassa Helsingin sopimus, AFS -yleissopimus sekä Euroopan yhteisön säädökset.

Edellä kuvatun perusteella alusjätelakiin on sisällytetty luvuittain asetuksenantovaltuus- ja määräystenantovaltuussäännös, jossa valtuus perustuu Marpol 73/78 -yleissopimuksen nimetyn liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten ja Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseen. Valtuus on sidottu myös tarkempien säännösten antamiseen tietyistä yksilöidyistä oikeuksista ja velvollisuuksista. Myös valtuuden alueellinen ulottuvuus on mainittu. Kuvatut säännökset ovat ehdotetun alusjätelain 2 luvun 11 §:ssä, 4 luvun 10 §:ssä, 5 luvun 6 §:ssä, 6 luvun 6 §:ssä, 7 luvun 14 §:ssä, 9 luvun 8 §:ssä, 10 luvun 5 §:ssä ja 11 luvun 4 §:ssä.

Merenkululaitoksen määräystenantovaltuus on muodostettu vastaavalla tavalla ja se perustuu tarkempien teknisten määräysten antamiseen edellä mainittujen kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi. Ilman tarkempia teknisiä todistuskirja- ja laitevaatimuksia ei toiminnallisten normien sisältö avaudu aluksista vastuussa oleville riittävän yksityiskohtaisella ja sitovalla tavalla. Tarkemmat tekniset määräykset ovat siten välttämätön osa alusjätelainsäädännön toimivaa kokonaisuutta ja niille on olemassa erityiset perusteensa kuten on asian laita eräiden muidenkin valtion hallintovirastojen kuten esimerkiksi Viesintäviraston ja Lääkelaitoksen osalta. Merenkululaitos on merenkulkuun liittyvän osaamisen asiantuntijavirasto, jossa on alusten tekniikkaan, rakenteeseen, käyttöön sekä ympäristönsuojeluun liittyvää asiantuntemusta. Perustuslakivaliokunnan lausunnoissaan (HE 1/1998 vp, PeVL 48/2001 vp ja PeVL 52/2001 vp, PeVL 16/2002 vp, PeVL 19/2002 vp, PeVL 37/2005 vp, PeVL 48/2005 vp.) määräystenantovaltuuksille edellyttämät sääntelyn kohteeseen liittyvät erityiset syyt ovat siten olemassa samoin kuin valtuuksien rajautuminen teknisiin ja vähäisiä yksityiskohtia koskeviin seikkoihin. Määräykset eivät sisältäisi merkittävää ylemmänasteisiin säännöksiin sitomatonta harkintavallan käyttöä.

Asetuksenantovaltuuksissa on eräitä kohtia kuten esimerkiksi 9 luvun 8 §:ssä, joissa lain alaan kuuluvista viranomaisen toimivaltuuksien sisällöstä säädetäisiin valtioneuvoston asetuksella. Kun toimivaltuuksien perusteista on säädetty lain tasolla ja toimivaltuudet on sidottu täsmällisyys- ja tarkkarajaisuusvaatimuksen edellyttämällä tavalla kansainvälisiin velvoitteisiin ja tarkempien säännösten antamiseen, asetuksenantajalle ei jää itsenäistä harkintavaltaa (PeVL 50/2001 vp).

Siltä osin kuin edellä mainitut kansainväliset velvoitteet eivät ole suoraan voimassa, asetuksen- ja määräystenantovaltuudella annettaisiin valtuus antaa vastaavat säännökset ja määräykset myös sisävesialueelle ja kotimaanliikenteeseen. Säännösten kansainvälisellä perustalla olevat oikeuksien ja velvollisuuksien perusteet ovat laissa ja ne on mainittu saman luvun vastaavissa asetuksen- ja määräystenantovaltuuksissa. Yleinen laissa oleva peruste noudattaa mainittuja laissa olevia normeja perustuu ehdotetun alusjätelain 1 luvun 4 §:ään, jonka mukaan alusjätelakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä sovelletaan myös Suomen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä, jollei alusjätelaissa toisin säädetä. Edelleen alusjätelain 1 luvun 4 §:n mukaan Suomen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä sovelletaan samoja säännöksiä kuin kansainvälisessä liikenteessä sovelletaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen tai Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi.

Edellä mainitun lisäksi ehdotetun alusjätelain 12 luvun 16 §:ssä on säännös, jonka mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 12 luvun 2 – 7 §:ssä tarkoitetuista valvontaviranomaisten tehtävistä ja työnjaosta. Säännöksessä mainittuja valvontaviranomaisia ovat alusturvallisuuden valvontaviranomainen, Suomen ympäristökeskus, alueellinen ympäristökeskus, rajavartiolaitos, tullilaitos ja poliisi. Säännös on tarpeen valvonnan toimivuuden kannalta ja edellyttää eri hallinnonalojen myötävaikutusta, ja siksi säädöstaosoksi ehdotetaan valtioneuvoston asetusta. Säännös perustuu valvontaviranomaisten keskinäisen toimivallanjaon osalta kansalliseen lainsäädäntöön, mutta valvontaan kuuluvat tehtävät on edellä kuvatuissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätty jäsenvaltioiden hallinnon hoidettaviksi.

Alusjätelakiin ehdotettaisiin 13 luvun 1 ja 2 §:ään säännökset alusten katsastuksista ja nimetyn katsastajan ja aluksenmittaajan määrittämisestä, jotka on tarkoitus siirtää valmisteilla olevaan alusten katsastusta koskevaan lainsäädäntöön. Säännöksiin on pyritty sisällyttämään täsmälliset ja tarkkarajaiset valtuudet. Merenkululaitos voisi antaa tarkempia määräyksiä katsastuksista, valtuus on rajattu säännöksessä mainittujen kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseen sekä yksilöityyn asiasisältöön. Nimettyjen katsastajien ja aluksenmittaajien palkkioihin ei sovelleta valtion maksuperustelakia, joten ehdotetun alusjätelain 13 luvun 2 §:ssä on esitetty yksityiskohtaiset palkkion määräytymisperusteet, joiden mukaisesti palkkion suuruudesta voitaisiin säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Ehdotetussa öljyvahinkojen torjuntalaissa annetut asetuksenantovaltuudet liittyvät öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmien ja alusöljy- ja aluskemikaalivahin-

kojen torjunnan yhteistoimintasuunnitelmien laatimiseen sekä suurten öljyvarastojen, satamien ja laitosten varautumisvalmiuteen. Lain 12 §:n 3 momentissa ja 13 §:n 3 momentissa annettaisiin valtuudet säätää valtioneuvoston asetuksella tarkemmin torjunta- ja yhteistoimintasuunnitelmien sisällöstä ja niiden käsittelyprosessista. Yhteistoimintasuunnitelmien aluejaosta ja suunnitelman laadinnasta vastaavasta alueellisesta ympäristökeskuksesta säädettäisiin myös asetuksella. Suuren öljyvaraston torjuntasuunnitelmasta ja öljyvahinkojen ehkäisemiseksi ja rajoittamiseksi tarpeellisesta kalustosta annettaisiin lain 15 §:n 2 momentin mukaan tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella. Satamien ja laitosten torjuntasuunnitelmista ja tarvittavasta kalustosta säädettäisiin 16 §:n 2 momentin mukaan asetuksella. Myös voimassa oleva torjunta-asetus sisältää säännökset alueellisten pelastuslaitosten öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmien ja alusöljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen yhteistoimintasuunnitelmien sisällöstä sekä maa-alueella sijaitsevien öljyvarastojen valmiussuunnittelusta. Kansainvälisen virka-avun antamisesta ja öljyntorjuntakemikaalien käytöstä säädetään nykyisin torjunta-asetuksessa, mutta tässä hallituksen esityksessä säännökset esitetään sisällytettäväksi ehdotettuun öljyvahinkojen torjuntalakiin. Kansainvälisen virka-avun antamisesta ja pyytämisestä säädettäisiin lain 26 §:ssä ja torjuntakemikaalin käytöstä 40 §:ssä.

Ehdotetun öljyvahinkojen torjuntalain 12 §:n 3 momentissa annettaisiin ympäristöministeriölle oikeus antaa tarkempia ohjeita alueen pelastustoimen öljyvahinkojen torjuntasuunnitelman osalta. Torjuntavalmiuden arvioimista, valmiuden edellyttämää kalustoa ja kaluston hankintaa koskevat ohjeet olisivat luonteeltaan käytännöllisiä ja osaksi teknisiä. Torjuntasuunnitelman perusteista säädettäisiin kuitenkin lailla.

Öljyvahinkojen torjuntalaissa sellaisia yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, joista ehdotetaan säädettäväksi lain tasolla, ovat velvollisuus luovuttaa torjuntakäyttöön aluetta ja omaisuutta, velvollisuus osallistua torjuntaan sekä oikeus korvaukseen.

#### *Yhdenvertaisuus (Perustuslain 6 §)*

Alusjätelain säännökset koskisivat lähtökohtaisesti kaikkia aluksia Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisia aluksia myös niiden ulkopuolella. Alusjätelain keskeisenä lähtökohtana oleva Marpol 73/78 – yleissopimus koskee niin ikään kaikkia aluksia, jollei sen määräyksiä ole erikseen rajoitettu tiettyihin aluksiin kuten esimerkiksi määrätyn bruttovetoisuusluvun ylittäviin aluksiin. Tämä lähtökohta on omaksuttu myös alusjätelaissa.

Jos kansainvälisistä tai EU-velvoitteista johtuu, että alusjätelain säännöstä on sovellettava vain osaan kaikista aluksista, tälle on teknisiin ratkaisuihin tai ympäristönsuojelun järjestämiseen perustuva erityinen syy Marpol 73/78 – yleissopimuksen liitteiden määräyksissä, Helsingin sopimuksessa, Euroopan yhteisön säädöksissä tai Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa. Viattomassa kauttakulussa olevien alusten oikeuksiin puuttumisen suuremmat rajoitukset talousvyöhykkeellä kuin Suomen vesialueella perustuvat taas YK:n kansainväliseen merioikeusyleissopimukseen. Vastaavasti Euroopan yh-

teisön alueella noudatetaan jäsenvaltioiden osalta Euroopan yhteisön säädöksiin perustuen usein erilaisia ja yleensä ympäristönsuojelun kannalta tiukempia säännöksiä, kuin jäsenvaltioiden alueen ulkopuolella. Vieraan valtion aluksiin sekä puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin kohdistuvat rajoitukset perustuvat niin ikään kansainvälisiin velvoitteisiin.

Alusjätelaissa on muutamia perustaltaan kansallisia säännöksiä. Näitä on muun muassa merialueella velvoittavien ja pääosin Marpol 73/78 –yleissopimuksen määräyksiin perustuvien säännösten ulottaminen myös sisävesialueelle ja raskaan polttoöljyn kuljettamista sisävesialueella koskeva kieltö. Myös nämä määräykset kohdistuisivat samanlaisina kaikkiin aluksiin.

Pääsääntönä on, että kaikki sääntely kohdistuu yhdenvertaisesti ja syrjimättömästi kaikkiin aluksiin olivatpa ne kauppamerenkulun aluksia tai huviveneitä. Alusjätelailla ei aseteta aluksia esimerkiksi aluksen koon tai lippuvaltion puolesta erilaiseen asemaan ilman edellä kuvattuja kansainvälisiin velvoitteisiin perustuvia hyväksyttäviä syitä.

#### *Ahvenanmaan erityisasema (Perustuslain 120 §)*

Ahvenanmaalla alusjätelain ja öljyvahinkojen torjuntalain alaan kuuluvista asioista säädetään Ahvenanmaan itsehallintolain mukaisesti maakuntalailla. Se, miltä osin asia kuuluu maakunnan tai valtakunnan lainsäädäntövaltaan, määräytyy Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n ja 27 §:n mukaan. Valtakunnalla on 27 §:n mukaan lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä (13 kohta) ja rikosoikeutta siltä osin kuin ei ole kysymys teon rangaistavaksi säätämisestä ja rangaistuksen määrästä maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvalla oikeudenalalla (22 kohta). Maakunnalla on 18 §:n mukaan lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat luonnon- ja ympäristönsuojelua, luonnon virkistyskäyttöä ja vesioikeutta (10 kohta), teitä ja kanavia, raideliikennettä, veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä (21 kohta).

#### *Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (Perustuslain 124 §)*

Ehdotetun alusjätelain 13 luvun 1 – 3 §:ssä säädettäisiin alusturvallisuuden valvontaviranomaisen nimeämisen katsastajan ja alusturvallisuuden valvontaviranomaisen tehtävään määräämisen aluksenmittaajan sekä hyväksytyn laitoksen eli luokituslaitosten asemasta. Kysymyksessä on perustuslain 124 §:ssä säädetystä julkisen hallintotehtävän antamisesta lailla muulle kuin viranomaiselle (PeVL 48/2005 vp). Kysymyksessä on kaikilta osin olemassa olevasta järjestelystä, mahdollisuus antaa aluksen katsastus luokituslaitokselle merenkulun katsastusten osalta perustuu Suomea sitoviin kansainvälisiin velvoitteisiin kuten Marpol 73/78 –yleissopimukseen ja luokituslaitosdirektiiviin 94/57/EY ja siihen tehtyihin muutoksiin 97/58/EY ja 2001/105/EY. Useat valtiot ovatkin antaneet alusten katsastustehtävät joko osin tai kokonaan luokituslaitoksen tehtäväksi. Suomessa sekä luokituslaitosten että nimettyjen katsastajien ja aluksenmittaajien toiminta on varsin rajattua, koska alusturvallisuuden valvontaviranomainen pääsääntöisesti hoitaa itse suomalaisten alusten katsastuksen ja



nimetyt katsastajat suorittavat lähinnä kiireistä ja poikkeuksellisinakin aikoina tapahtuvaa kemikaalialusten katsastusta ja tarkastusta. Mainittujen tehtävien hoitaminen kuvatulla tavalla on tarpeen tehtävien hoitamiseksi viivytyksettä ja eri puolilla maailmaa. Koska nimetyt katsastajat suorittavat sisältyvät julkisia hallintotehtäviä, lakiin ehdotetaan kuitenkin myös säännöstä hyvän hallinnon vaatimuksista, joka sisältää myös rikosoikeudellisen virkavastuun sekä säännöksiä oikaisusta ja muutoksenhausta. Luokituslaitosten ja aluksenmittaajien ratkaisuihin ei ehdoteta säännönmukaista muutoksenhakutietä, vaan niiden toimintaa valvoo tarvittaessa alusturvallisuuden valvontaviranomainen.

*Oikeus henkilökohtaiseen koskemattomuuteen (Perustuslain 7 §)*

Viranomaisen pysäyttämisoikeuden rajat on lain 13 luvussa pyritty tarkoin rajaamaan ja ne perustuvat Suomea sitoviin kansainvälisiin velvoitteisiin. Lisäksi viranomaistoimenpiteitä niin tarkastustoimenpiteissä kuin alusjätteiden vastaanotossakin koskee viivytyksettömyyden vaatimus, joten rajatulle puuttumiselle henkilökohtaiseen vapauteen on ympäristönsuojeluintressin takia riittävät perusteet.

Öljyvahinkojen torjuntalain 20 §:ssä ehdotetaan torjuntaviranomaiselle oikeutta määrätä ulkopuolisen henkilöstön käytöstä torjuntatehtäviin. Tämä on kuitenkin luonteeltaan poikkeuksellista, tilapäistä ja sidottu laissa oleviin edellytyksiin Säännös täyttää perustuslain vaatimuksen kun otetaan huomioon merensuojeluintressin voimakkuus ja 36 §:n säännös korvauksista torjuntaan osallistumisesta. (PeVL 24/2001 vp).

*Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate (Perustuslain 8 §)*

Alusjätelain 13 luvun 4 §:ään ja öljyvahinkojen torjuntalain 38 §:ään on sisällytetty rikosoikeudellista seuraamusta koskevat säännökset, joiden rikkomisesta seuraamuksena olisi kuitenkin ainoastaan sakkorangaistus. Vakavampien tekemuotojen osalta sovellettaisiin rikoslain säännöksiä. Säännöksillä pyritään täyttämään rikosoikeudellisen legaliteettiperiaatteen vaatimukset, jonka mukaan rangaistavat teot on aiempaa tarkkarajaisemmin yksilöity säännöksessä, jotta alusjätelain ja öljyvahinkojen torjuntalain alaan kuuluvan toiminnan mahdollinen rangaistavuus olisi ennakoitavissa.

*Yksityiselämän suoja (Perustuslain 10 §)*

Yksityiselämän suoja on pidetty kotirauhan piiriin kuuluvien tilojen osalta merkittävämpänä intressinä kuin viranomaisen tarkastusoikeuden ulottamista aluksella myös näihin tiloihin, kun kysymyksessä on alusjätelaissa ja öljyvahinkojen torjuntalaissa tarkoitettut meriympäristön suojelun intressit. Niinpä tarkastusoikeus ei alusjätelain perusteella ulottuisi kotirauhan suojaamiin tiloihin. Poliisilla saattaa kuitenkin muiden lakien perusteella olla tarkastusoikeus myös kotirauhan suojaamiin tiloihin. Yksityiselämän suojan edellyttämästä viranomaisen tarkastusoikeuden rajoituksesta yksinomaan asuintiloina käytettävien tilojen osalta aluksilla on olemassa vastaava perustuslakivaliokunnan aiempi kannanotto (PeVL 16/2004 vp).

Öljyvahinkojen torjuntalain 31 – 34 §:ssä säädettäisiin viranomaisten oikeudesta henkilörekistereissä olevaan tietoon ja vaitiolovelvollisuudesta. Lain 34 §:ssä on myös tietojen säilytysaikaa koskeva säännös. Säännöksillä on pyritty ottamaan asianmukaisesti huomioon yksityiselämän suoja perusoikeutena.

#### *Omaisuuksensuoja (Perustuslain 15 §)*

Alusjätelain mukaiset vaatimukset perustuvat kansainvälisiin velvoitteisiin ja ne muodostavat ympäristönsuojeluun liittyvän omaisuuksensuojan rajoittamisperusteen. Velvoitteet ovat oikeasuhtaisia ympäristönsuojelun ja omaisuuden suojan intressien välillä.

Öljyvahinkojen torjuntalaissa omaisuuksensuoja perusoikeutena on otettu huomioon lain 35 – 36 §:ssä, jossa on todettuna täyden korvauksen periaate.

#### *Oikeus omaan kieleen ja kulttuuriin (Perustuslain 17 §)*

Alusjätelakiin ehdotetut vaatimukset todistuskirjojen Marpol –vaatimusten mukaisuudesta eli englannin, ranskan tai espanjan kielen käytöstä sekä vaatimus ilmoittaa sataman jätehuoltosuunnitelmista sataman kaikkien merkittävien käyttäjäryhmien käyttämällä kielellä ei rajoita perustuslain 17 §:ssä turvattuja vaatimuksia, vaan alusjätelaissa olevat käytettävää kieltä koskevat vaatimukset osaltaan varmistavat ympäristönsuojelun toteutumista sen tason lisäksi, mikä perustuslaissa vaaditaan.

#### *Vastuu ympäristöstä (Perustuslain 20 §)*

Alusjätelaille sekä öljyvahinkojen torjuntalaille pyritään merenkulun ympäristönsuojelun alalla turvaamaan perustuslain 20 §:ssä tarkoitettuja luonnon, sen monimuotoisuuden ja terveellisen ympäristön tavoitteita. Ympäristönsuojeluintressi muodostaa sen keskeisen intressin, jonka perusteella muita perustuslailla suojattuja oikeuksia on joiltain kohdin ehdotettu rajoitettavaksi.

#### *Oikeusturva (Perustuslain 21 §)*

Muutoksenhausta säädettäisiin alusjätelain 13 luvun 8 ja 9 §:ssä ja öljyvahinkojen torjuntalain 29 – 30 §:ssä. Lisäksi alusjätelain 3 ja 13 lukuun sisältyy muita säännöksiä, joilla on merkitystä oikeusturvan toteutumiseen kannalta. Pääsääntönä molemmissa laeissa olisi hallintolainkäyttölain mukainen muutoksenhaku, jossa muutoksenhakuoikeus olisi pääsäännön mukaan asianosaisilla. Vakava ympäristönsuojeluun liittyvä puute on voitava edellyttää korjattavaksi välittömästi. Siksi sekä alusjätelakiin että öljyvahinkojen torjuntalakiin ehdotetaan kirjattavaksi päätöksen välittömän täytäntöönpanon periaate, oikaisuvaatimuksen käsittely tai muutoksenhaku ei estäisi päätöksen täytäntöönpanoa, ellei oikaisuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen toisin määrää.

Uhkasakon asettamisen osalta muutoksenhakuoikeus olisi turvattu uhkasakkolain mukaisesti.

Luonteeltaan teknisissä ja runsaslukuisissa katsastusta, tarkastusta ja todistuskirjoja koskevista päätöksistä sekä kun hallintotehtävä on siirretty muulle kuin viranomaiselle, oikaisuvaatimusmenettely edeltäisi muutoksenhakua tuomioistuimeen. Näissäkin tapauksissa muutoksenhakuoikeus tuomioistuimeen olisi olemassa oikaisumenettelyn jälkeen. Myös alusjätelain 13 lukuun kirjatut hyvän hallinnon vaatimukset olisivat oikeusturvan takeena siirrettäessä hallintotehtävä muulle kuin viranomaiselle.

Alusjätelain 3 luvussa öljypäästömaksua koskisivat aiemman sääntelyn mukaiset muutoksenhakusäännökset Helsingin käräjäoikeuteen. Näihin säännöksiin ehdotetaan säännöstä rajavartiolaitoksen jatkovalitusoikeudesta päätöksestä, jolla rajavartiolaitoksen päätös on kumottu tai sitä on muutettu. Säännös on tarpeen oikeuskäytännön yhtenäisyyden ylläpitämiseksi, koska nyt ylempien oikeusasteiden linjaratkaisuja saadaan vain kun se, jolle öljypäästömaksu on määrätty, valittaa maksun pysyttävästä päätöksestä hovioikeuteen. Näissä oloissa oikeuskäytäntöä öljypäästömaksuasioissa ei ole muodostunut ja rajavartiolaitoksen mahdollisuudet öljypäästömaksun määräämiseen ovat rajoittuneet ja tulleet merkittävästi epävarmemmaksi, eikä rajavartiolaitoksella ole mahdollisuutta valvoa tehokkaasti julkista etua. Vastaava oikeuskäytännön yhtenäisyyden ja julkisen edun valvomisen peruste on hyväksytty eräissä perustuslakivaliokunnan kannanotoissa (PeVL 4/2004 vp, PeVL 4/2005 vp ja PeVL 45/2006 vp).

Alusjätelaissa muutoksenhakuoikeutta ei olisi rajoitettu, kun taas öljyvahinkojen torjuntalaissa muutoksenhakuoikeutta olisi rajoitettu erikseen luetelluissa torjunnan täytäntöönpanoon liittyvissä kysymyksissä, kuten torjuntatöiden johtajan asettamisessa, kansainvälisen virka-avun pyytämisessä, torjuntatöiden lopettamisessa, sekä torjunnan aikana alusta ja sen lastia koskevien toimenpiteiden sekä vahingon torjumiseksi ja seurausten rajoittamiseksi tarpeellisten toimien osalta.

Muutoksenhaun rajoittamisen perustuslaillisessa tarkastelussa öljyvahinkojen torjuntalakia voidaan verrata puolustusvoimista annettuun lakiin, koska olosuhteet ja tehtävät puolustusvoimissa ja öljyntorjunnassa muistuttavat toisiaan. Perustuslakivaliokunnan lausunnosta puolustusvoimista annettuun lakiin (PeVL 51/2006 vp) ilmenee, että muutoksenhakuoikeutta kiinteistön tilapäisestä käytöstä ei yleensäkään ole eikä sitä tarvitse rajoittaa. Kun kysymys on sotilaallisen harjoituksen aikana tehtävistä tosiasiallisista kiinteistöjen käyttöratkaisuksista, nämä ratkaisut katsotaan tosiasialliseksi hallintotoiminnaksi, josta muutoksenhakuoikeutta ei muutoinkaan olisi. Sen sijaan kun on kysymys sotilaallisen harjoituksen suunnittelu- ja valmisteluvaiheesta, kiinteistöjen käyttöratkaisuksista olisi kuultava kiinteistöjen omistajia, eikä perustetta rajoittaa muutoksenhakuoikeutta normaalioloissa ole.

Öljyvahinkojen torjunnan käynnissä ollessa tapahtuvat alusten ja kiinteistöjen käyttöratkaisut tapahtuisivat poikkeusoloissa ja osin tosiasiallisina hallintotoi-

mina ja osin poikkeusoloissa tapahtuvina kiinteistöjen ja alusten käyttöä koskevin päätöksinä. Muutoksenhakua voitaisiin siten rajoittaa torjunnan aikana kun kysymys on alusta ja sen lastia koskevista toimenpiteistä tai vahingon torjumiseksi ja seurausten rajoittamiseksi tarpeellista toimista kuten vesialueen ja rannan käyttämisestä torjuntatoimiin. Muutoksenhakurajoituksessa tarkoitettuja toimia olisivat ennen kaikkea kiinteistöjen alueiden käyttö torjuntakaluston kiireiseen kuljettamiseen vesille siellä, minne öljyvahinko ennalta arvaamattomissa onnettomuusolosuhteissa kulkeutuu. Sen sijaan tällaisten toimenpiteiden suunnittelusta ennen torjuntatoimia olisi maanomistajia kuultava ja heillä olisi oltava päätöksestä muutoksenhakuoikeus. Öljyvahinkojen torjuntalaissa muutoksenhaun rajoittamisesta säädettäisiin vain torjunnan aikaisten toimenpiteiden osalta. Lisäksi on otettava huomioon, että korvausperusteista säädetään laissa omaisuuden suojan takaavasti täyden korvauksen periaatteen mukaisesti. Muutoksenhakurajoitus ei estäisi oikeudenkäyntiä korvauksen määrittämistä koskevassa asiassa, vaan ainoastaan itse torjuntaratkaisusta.

Oikeusturvan toteutumisen kannalta tärkeitä ovat myös Suomea sitoviin kansainvälisiin velvollisuuksiin perustuvat alusjätelakiluonnoksen 13 luvun säännökset velvollisuudesta ilmoittaa alukseen kohdistuvasta valvontamenettelystä aluksen lippuvaltiolle sekä rikosoikeudellisen toimivallan rajojen määrittely ulkomaisen aluksen osalta. Toimivaltaiseksi tuomioistuimeksi ympäristön pilaantumista koskevissa asioissa ehdotetaan merilain 21 luvun 1 §:ssä tarkoitettuja merioikeuksia. Tämä ratkaisu toteuttaisi sekä tuomioistuinten asiantunteumuksen että juttujen alueellisen hajaantumisen ruuhkien välttämiseksi muuttamiin Suomessa merioikeuksina toimiviin tuomioistuihin. Tämä ratkaisu vastaa perustuslakivaliokunnan aiempaa kannanottoa (PeVL 13/2004 vp).

#### *Marpol 73/78 –yleissopimuksen uudistetut I liite ja II liite*

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Sopimuksen määräykset on luettava lainsäädännön alaan, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11/2000 vp, PeVL 12/2000 vp ja PeVL 45/2000 vp). Lisäksi perustuslakivaliokunta on todennut, että jos sopimuksessa määritellyt käsitteet koskevat lainsäädännön alaan kuuluvia asioita, määritelmät vaikuttavat välillisesti näiden lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten sisältöön ja soveltamiseen ja kuuluvat siksi itsekkin lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp).

Marpol 73/78 –yleissopimuksen uudistetun I liitteen säännössä 1 on määritelty käytetyt käsitteet, säännöissä 3 – 5 vapautusten, poikkeuslupien, poikkeuksien ja samanarvoisuuksien perusteet, säännöissä 6 – 11 erilaisista katsastus- ja todistuskirjavelvoitteista ja valvonnasta, säännöissä 12 – 17 kaikkien alusten koneistotiloja koskevista vaatimuksista, säännöissä 18 - 36 öljysäiliöalusten lastitilaa koskevista rakenne- ja laitevaatimuksista sekä öljyn toiminnallisen tyhjentämisen valvontaa koskevista vaatimuksista, säännössä 37 aluksen valmiussuunnitelmasta öljyvahingon varalta, säännössä 38 vastaanottolaitteita koskevista vaatimuksista ja säännössä 39 erikoisvaatimuksista kiinteille ja kellellylle alustoille. I liitteen lisäyksissä säädetään öljyluettelosta, IOPP-todistuskirjan ja liitteiden kaavoista sekä öljypäiväkirjan kaavasta. Mainitut sopimusmääräykset sisältävät alusten omistajiin ja siten yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin keskeisesti vaikuttavia määräyksiä ja kuuluvat lainsäädännön alaan. Marpol 73/78 –yleissopimuksen uudistetun I liitteen säännön 1 ja sääntöjen 3 – 39 määräykset liitteen lisäyksineen kuuluvat siten lainsäädännön alaan ja edellyttävät eduskunnan suostumusta.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen uudistetun II liitteen säännössä 1 on määritelty käytetyt käsitteet, säännöissä 3 – 5 poikkeusten, vapautusten ja samanarvoisuuksien perusteet, säännössä 6 haitallisiin nestemäisiin aineisiin sovellettavan luokittelun ja luetteloinnin perusteista, säännöissä 7 – 10 katsastus- ja todistuskirjavelvoitteista, säännöissä 11 – 12 kemikaalialusten suunnittelua, rakentamista, varustusta, käyttöä, pumpppaus- putkisto- ja purkamisjärjestelyjä sekä jätesäiliöitä koskevien vaatimusten perusteista, säännöissä 13 – 15 haitallisten nestemäisten aineiden toiminnallisesta tyhjentämisestä, menettelytapaohjekirjasta ja lastipäiväkirjasta, säännössä 16 valvontatoimenpiteistä, säännössä 17 valmiussuunnitelmasta haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman meriympäristövahingon varalta ja säännössä 18 vastaanottolaitteistoista ja lastinpurku-terminaalien järjestelyistä. II liitteen lisäyksissä määrätään vaatimuksista, jotka koskevat haitallisten nestemäisten aineiden tarkempaa luokittelua, lastipäiväkirjan mallia, kansainvälisen irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan todistuskirjan kaavaa, menettelytapaohjekirjan normitettua mallia, lastisäiliöiden, pumpppujen ja niiden putkistojen jätemäärien arviointia, esipesumenetelmiä ja lastisäiliöiden tuuletusta. Mainitut sopimusmääräykset sisältävät alusten omistajiin ja siten yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin keskeisesti vaikuttavia määräyksiä ja kuuluvat lainsäädännön alaan. Marpol 73/78 –yleissopimuksen uudistetun II liitteen säännön 1 ja sääntöjen 3 - 18 määräykset liitteen lisäyksineen kuuluvat siten lainsäädännön alaan ja edellyttävät eduskunnan suostumusta.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen uudistetun I liitteen ja II liitteen määräykset, jotka koskevat soveltamisalaa, vaikuttavat suoraan aluksen omistajaan eli yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteisiin. Näitä asioita koskevia määräyksiä sisältyy uudistetun I liitteen 2 sääntöön ja uudistetun II liitteen 2 sääntöön. Edellä mainittuihin I liitteen sääntöön 2 ja II liitteen sääntöön 2 sisältyvät määräykset on myös katsottava lainsäädännön alaan kuuluviksi, ja ne vaativat eduskunnan hyväksymisen.

Marpol 73/78 –yleissopimuksen uudistetut I ja II liite eivät sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Marpol 73/78 –yleissopimuksen uudistetut I ja II liite voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus niiden voimaansaattamislaki voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyksessä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

*Eduskunta hyväksyisi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetut liitteet I ja II.*

Samalla annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

## **LAKIEHDOTUKSET**

### **Laki 1.**

#### **Alusjätelaki**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

### **1 luku**

#### **Yleiset säännökset**

##### *1 §*

##### *Lain tarkoitus*

Tämän lain tarkoituksena on ehkäistä alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevaa ympäristön pilaantumista kieltämällä tai rajoittamalla haitallisten aineiden päästäminen veteen ja ilmaan. Lisäksi tarkoituksena on järjestää alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanotto satamissa.

Tällä lailla annetaan alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat Marpol 73/78 –yleissopimukseen, Helsingin sopimukseen, Suomea sitoviin muihin kansainvälisiin velvoitteisiin ja Euroopan yhteisön säädöksiin perustuvat kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset ja muut alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat kansalliset säännökset.

## 2 §

*Määritelmät*

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

## Kansainväliset velvoitteet

- 1) *Marpol 73/78 -yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja liitteitä sekä niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia;
- 2) *Helsingin sopimuksella* vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevaa yleissopimusta (SopS 2/2000) ja sen liitteitä sekä niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia;
- 3) *SOLAS -yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 annettua kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;
- 4) *Suomea sitovilla muilla kansainvälisillä velvoitteilla* kansainvälisiä sopimuksia ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia, joita sovelletaan tässä laissa tarkoitettuihin alusjätteisiin;

## Aluemääritelmät

- 5) *aluevesillä* Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956) määritellyjä alueita;
- 6) *sisäisillä aluevesillä* Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa määritellyjä alueita;
- 7) *aluemerellä* Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa määritellyjä alueita;
- 8) *sisävesialueella* suomalaisia järviä, jokia ja kanavia;
- 9) *Suomen vesialueella* Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa määritellyjä alueita;
- 10) *talousvyöhykkeellä* Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) määritellyjä alueita;
- 11) *Itämeren alueella* varsinaista Itämerta, Pohjanlahtea ja Suomenlahtea sekä Itämeren sisääntuloväylää, jonka rajana on Skagenin leveysaste 57°44,8'P Skagerrakissa, mukaan lukien valtioiden ilmoittamat sisäiset aluevedet;

12) *lähimmällä maalla* sisäisten aluevesien ulkorajaa tai niitä alueita, jotka määritellään Marpol 73/78 -yleissopimuksessa;

#### Viranomaiset

13) *alusturvallisuuden valvontaviranomaisella* alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 5 §:ssä tarkoitettua Merenkululaitoksen meriturvallisuudesta vastaavaa johtajaa tai hänen määräämänsä Merenkululaitoksen virkamiestä;

14) *VTs-viranomaisella* alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua Merenkululaitoksen yksikköä, joka ylläpitää alusliikennepalvelua;

#### Alusmääritelmät

15) *aluksella* jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät tai kelluvat alustat;

16) *bruttovetoisuudella* vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa käyttäen määritettyä vetoisuutta;

17) *öljysäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa öljyn kuljettamiseen irtolastina mukaan luettuina yhdistelmäalukset sekä kemikaalisäiliöalukset silloin kun ne kuljettavat öljyä irtolastina;

18) *kemikaalisäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa haitallisen nestemäisen aineen kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina öljysäiliöalukset silloin kun ne kuljettavat haitallista nestemäistä ainetta irtolastina;

19) *matkustaja-aluksella* alusta, joka saa kuljettaa yli 12 matkustajaa, jolloin matkustajalla tarkoitetaan jokaista muuta henkilöä kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia ja muita missä tahansa ominaisuudessa alukseen toimeen otettuja ja siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä sekä alle vuoden ikäisiä lapsia;

20) *huviveneellä* urheilukäyttöön tai vapaa-aikaan tarkoitettua alusta sen tyylistä tai käyttövoimasta riippumatta;

21) *kalastusaluksella* kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua ja siihen kaupallisesti käytettävää alusta;

22) *pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetulla kelluvalla alustalla* tarkoitetaan sellaista asuintarkoitukseen, ravintolatoimintaan, virkistykseen tai työskentelyyn tarkoitettua alusta, jolla on luonteeltaan pysyväisluonteinen kiinteä yhteys rantaan, kuten vesijohto, viemäri, sähkökaapeli tai



kiinteä kulkusilta sekä virkistykseen tarkoitettua kiinteästi ankkuroitua kelluvaa alustaa;

23) *puolustusvoimien tai raja-vartiolaitoksen aluksella* alusta, jossa on selvät kansallisuustunnukset ja joka on asiaankuuluvasta palveluluettelosta tai vastaavasta ilmenevän puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen asianmukaisesti tehtävään määräämän henkilön komennossa;

## Alusjättemääritelmät

### Yleiset alusjättemääritelmät

24) *alusjätteellä* kaikkea aluksen tavanomaisen toiminnan perusteella syntyvää jätettä, joka syntyy joko aluksella tai sen käytön yhteydessä mukaan lukien konehuoneesta peräisin olevat öljyiset jätteet, käymäläjätevedet ja kiinteät jätteet; lastijätettä ei kuitenkaan pidetä alusjätteenä;

25) *haitallisella aineella* öljyä, haitallista nestemäistä ainetta, käymäläjätevettä ja kiinteää jätettä; jos muuhun kuin haitalliseen aineeseen on sekoitettu haitallista ainetta, pidetään myös näiden aineiden seosta haitallisena aineena;

26) *lastijätteellä* aluksen lastitiloissa olevaa lastijäännettä, joka on tarpeen poistaa jätteenä alukselta lastin purkamisen päätyttyä;

27) *päästöllä* Marpol 73 yleissopimuksen 2 artiklan mukaisesti kaikkia aluksesta peräisin olevia haitallisten aineiden päästöjä, olivatpa ne muodostuneet huomaamatta, jätteitä hävittämällä, vuodon seurauksena, pumppaamalla tai tyhjentämällä; päästöllä ei tässä laissa tarkoiteta maalta peräisin olevien jätteiden mereen laskemista (dumpkaus), meren pohjan mineraalien hyödyntämisen yhteydessä syntyviä aineita eikä haitallisten aineiden päästämistä laillisen tieteilisen tutkimuksen yhteydessä saastumisen vähentämiseksi tai kontrollin takia;

28) *ympäristön pilaantumisella* vesialueiden tilaan liittyvää vaaraa ihmisen terveydelle, elollisten luonnonvarojen ja vesialueiden elämän vahingoittumista, esteitä kalastukselle tai muulle oikeutetulle vesialueiden käytölle, veden käyttöominaisuuksien huonontumista, viihtyisyyden vähentymistä tai muuta näihin rinnastettavaa haittaa, taikka ilman tilaan tai ilmastoon liittyvää alusten tavanomaisesta käytöstä liittyvää haittaa kuten moottoreiden pakokaasun typen ja rikin aiheuttamaa ilman laatuun ja vesialueiden elämään kohdistuvaa haittaa taikka otsonikerrosta heikentävien aineiden aiheuttamaa haittaa.

29) *säännöllisellä liikenteellä* aluksen liikennöintiä toistuvasti aikataulun tai etukäteen vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen satamien välillä ja käymistä vähintään kerran kahdessa viikossa sellaisessa reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa, johon se hakee jättöpakkoa koskevaa poikkeusta;

### Öljyä koskevat määritelmät

30) *Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteellä* sääntöjä öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia;

31) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet mukaan luettuina;

32) *öljypitoisella seoksella* seosta, joka sisältää öljyä;

33) *ppm:llä öljypitoisen seoksen päästämisessä* veden tilavuuden öljypitoisuuksia miljoonasosina eli millilitraa kuutiometrissä (ml/m<sup>3</sup>);

### Haitallisia nestemäisiä aineita koskevat määritelmät

34) *Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteellä* sääntöjä irtolastina kuljetettavien haitallisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen valvomiseksi ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia;

35) *nestemäisellä aineella* ainetta, jonka höyrypaine 37,8 °C:n lämpötilassa on enintään 0,28 MPa (megapascalia) (absoluuttinen paine);

36) *haitallisella nestemäisellä aineella* ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi Marpol 73/78 -yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y ja Z;

37) *aineella* alkuaineita ja niiden kemiallisia yhdisteitä sellaisina kuin ne esiintyvät luonnossa tai teollisesti tuotettuina;

38) *valmisteella* kahden tai useamman aineen seoksia;

39) *ppm:llä haitallisen nestemäisen aineen päästämisessä* veden tilavuuden haitallisen nestemäisen aineen pitoisuuksia miljoonasosina eli millilitraa kuutiometrissä (ml/m<sup>3</sup>);

### Käymäläjätevettä koskevat määritelmät

40) *Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteellä* sääntöjä aluksista tulevan käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia;

41) *käymäläjätevedellä*

a) käymälöistä, pisaareista ja WC-lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä ja muita jätteitä;

b) lääkintätilojen pesualtaista, kylpyammeista ja lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä;

c) tyhjennyksiä tiloista, joissa on eläviä eläimiä; sekä

d) muita jätevesiä, jotka on sekoitettu edellisten kanssa;

42) *käsitellyllä käymäläjätevedellä* käymäläjätevettä, joka on käsitelty asianmukaisesti hyväksytyssä käsittelylaitteistossa;

Kiinteää jätettä koskevat määritelmät

43) *Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteellä* sääntöjä kiinteiden jätteiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia;

44) *kiinteällä jätteellä* sellaista ruoka- ja kotitalousjätettä ja muuta vastaavaa jätettä, tuoreita kaloja ja niiden osia lukuun ottamatta, jota syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta;

Ilman pilaantumista koskevat määritelmät

45) *Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteellä* sääntöjä aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia;

46) *ilmaa pilaavalla aineella* Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteessä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi säänneltyjä aineita, joilla on haitallisia vaikutuksia ilmaan, veteen ja muuhun ympäristöön;

47) *polttoaineella* aluksen päämoottoreissa ja apumoottoreissa käytettyjä polttoöljyjä;

48) *markkinoille saattamisella* meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista jakeluun tai polttoaineen käyttäjille tai asettamista näiden käyttöön vastiketta vastaan tai vastikkeetta käytettäväksi aluksilla polttoaineena Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvilla alueilla, ei kuitenkaan meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista tai asettamista käyttöön vietäväksi ulkomaille alusten säiliöissä;

49) *meriliikenteessä käytettävällä polttoaineella* raakaöljystä saatavaa nestemäistä polttoainetta, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai jota käytetään aluksella, mukaan lukien standardissa ISO 8217 määritellyt polttoaineet;

50) *meriliikenteessä käytettävällä dieselöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys on standardin ISO 8217 taulukon 1 mukaisten DMB- ja DMC- laatujen viskositeetin tai tiheyden mukainen;

51) *meriliikenteessä käytettävällä kaasuoöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys on standardin ISO 8217 taulukon 1 mukaisten DMX- ja DMA -laatujen viskositeetin tai tiheyden mukainen;

52) *rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla* merialueita, jotka IMO on määritellyt kyseisiksi valvonta-alueiksi Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

53) *laiturissa olevalla aluksella* alusta, joka on asianmukaisesti kiinnitettynä tai ankkuroituna suomalaisessa satamassa, kun sitä lastataan tai puretaan taikka joka odottaa satamassa;

54) *päästöjen vähentämisteknologialla* pakokaasujen puhdistusjärjestelmää tai muuta teknistä menetelmää, joka on toteutettavissa sekä tarkistettavissa tai todennettavissa;

55) *sisävesialuksella* erityisesti sisävesiväylällä käytettäväksi tarkoitettua alusta, sellaisena kuin se on määritelty sisävesialuksen teknisistä vaatimuksista 4 päivänä lokakuuta 1982 annetussa neuvoston direktiivissä 82/714/ETY, mukaan luettuina kaikki alukset, joille on myönnetty yhteisön sisävesialustodistus sellaisena kuin se on määritelty direktiivissä 82/714/ETY;

#### Kiinnittymisenestojärjestelmiä koskevat määritelmät

56) *kiinnittymisenestojärjestelmällä* pinnoitetta, maalia, pintakäsittelyä, pintaa tai laitetta, jota käytetään aluksella vähentämään tai estämään ei-toivottujen organismien kiinnittymistä sen pintaan;

57) *AFS-yleissopimuksella* alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta Lontoossa 5 päivänä lokakuuta 2001 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

58) *TBT-asetuksella* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 782/2003 orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa;

#### Muut määritelmät

59) *kotimaan liikenteellä* liikennettä suomalaisten satamien välillä; kotimaan liikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Viikerevojen ja Viipurin välillä;

60) *kansainvälisellä liikenteellä* liikennettä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai ulkomaan satamien välillä sekä merimatkaa Suomen satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle lukuun ottamatta tämän pykälän 59 kohdassa tarkoitettua tapausta;

61) *satamalla* paikkaa tai maantieteellistä aluetta, joka on varustettu niin, että se voi pääasiallisesti ottaa vastaan aluksia, mukaan lukien kalastusalukset ja huviveneet, ei kuitenkaan paikkaa tai aluetta, jonka aluksille tarkoitetut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jättemäärät ovat vähäiset;

62) *sataman pitäjällä* sitä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä tai perii satamamaksun tai siihen verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä.

### 3 §

#### *Lain soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan alukseen, joka purjehtii Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä. Suomalaiseen alukseen tätä lakia sovelletaan myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Lakia sovelletaan myös tällaisessa aluksessa käytettävään polttoaineeseen.

Tätä lakia sovelletaan alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanottoon. Sen jälkeen kun aluksen tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevat jätteet on siirretty satamassa olevaan vastaanottolaitteeseen, näihin jätteisiin sovelletaan jätelakia (1072/1993).

Tätä lakia ei sovelleta Marpol 73/78 –yleissopimuksen 2 artiklan 3 kappaleen b kohdan ii alakohdassa tarkoitettuun vahingollisen aineen päästöön, joka suoraan aiheutuu merenpohjan kivennäisvarojen tutkimisesta, hyväksikäytöstä ja näihin liittyvästä rannikon ulkopuolella tapahtuvasta käsittelystä.

### 4 §

#### *Lain soveltaminen Suomen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä*

Tätä lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä sovelletaan Suomen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä, jollei tässä laissa toisin säädetä.

### 5 §

#### *Lain soveltaminen puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin*

Tätä lakia sovelletaan puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin, jos niiden rakenteen tai toiminnan erikoisluonteesta ei muuta johdu. Tämän lain 7 lukuun perustuvien polttoaineen rikkipitoisuutta koskevien säännösten soveltamisesta säädetään tämän lain 7 luvussa ja sen nojalla annetussa asetuksessa.

Puolustusvoimat ja rajavartiolaitos vastaavat aluksillaan tässä laissa säädetyistä katsastuksista ja tarkastuksista.

Tätä lakia sovelletaan kuitenkin kokonaisuudessaan puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen aluksiin, jos niitä käytetään säännöllisesti yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia tai lastia.

## 6 §

*Lain soveltaminen vieraan valtion aluksiin*

Tämän lain estämättä on noudatettava, mitä vieraan valtion omistaman aluksen tai sota-aluksen oikeudellisesta asemasta kansainvälisten sopimusten mukaan määrätään.

## 7 §

*Haitalliset ja ilmaa pilaavat aineet*

Haitallisten aineiden ja ilmaa pilaavien aineiden päästäminen aluksesta veteen tai ilmaan on kielletty siten kuin tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä sekä Euroopan yhteisön asetuksissa säädetään.

Jos sellaisia haitallisia aineita, joilla on eri päästömääräykset, sekoitetaan keskenään, on noudatettava ankarimpia päästömääräyksiä.

## 8 §

*Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetut kelluvat alustat*

Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetuista kelluvista alustoista peräisin olevan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen sovelletaan, mitä ympäristönsuojelulaissa (86/2000) ja jätelaissa (1072/1993) säädetään.

**2 luku****Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen**

## 1 §

*Öljyn päästökielto ja päästörajoitukset*

Öljyn tai öljypitoisen seoksen päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, alus ei saa päästää öljypitoista seosta aluksesta veteen aluksen konehuoneesta pilssiveden suodatuslaitteiston kautta sisävesialueella eikä Suomen aluevesillä 4 meripeninkulmaa lähempänä lähimmästä maasta laskettuna.

Öljypäästöön ei saa lisätä vettä, kemikaaleja tai muita aineita päästörajoitusten kiertämiseksi.

## 2 §

*Öljyn päästäminen poikkeustilanteissa*

Mitä tämän luvun 1 §:ssä säädetään, ei kuitenkaan koske öljyn tai öljypitoisen seoksen päästämistä veteen, jos:

- 1) päästäminen on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi;
- 2) öljyn veteen pääseminen aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta ja kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin on ryhdytty vahingoittumisen jälkeen; tai
- 3) kysymys on sellaisten öljypitoisten aineiden veteen päästämisestä, joita käytetään pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentämiseksi ja asianomainen vahinkojen torjuntaviranomainen on kussakin yksittäistapauksessa päättänyt aineen käytöstä.

Mitä 1 momentin 2 kohdassa säädetään, ei koske tapauksia, joissa laivanisännän tai aluksen päällikön aikomuksena on ollut aiheuttaa vahinko tai hän on toiminut huolimattomasti tai piittaamatta siitä mahdollisuudesta, että vahinko todennäköisesti seuraisi.

## 3 §

*Aluksen koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimukset*

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, öljypäästöjen ehkäisemisen varmistamiseen tarvittavien konehuoneen laitteiden, rakenteiden ja järjestelyjen tulee olla Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen vaatimusten mukaiset. Merenkulkulaitos voi määrätä samanarvoisuuksista ja alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi myöntää poikkeuksia tässä momentissa säädetyistä vaatimuksista siten kuin Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteessä määrätään.

Suomalaisessa aluksessa, jonka pituus on vähintään 24 metriä ja bruttovetoisuus alle 400, tulee olla joko pilssiveden keräämiseen tarkoitettu säiliö tai Merenkulkulaitoksen hyväksymän mallin mukaiset laitteet, jotka varmistavat, että poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta on enintään 15 ppm.

Merenkulkulaitos voi päättää Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen mukaisin edellytyksin muun laitteen, rakenteen tai järjestelyn samanarvoisuudesta 1 ja 2 momentissa vaaditun laitteen kanssa, jos se on yhtä tehokas kuin 1 ja 2 momentissa vaadittu laite, rakenne tai järjestely.

Öljyn kuljettaminen suomalaisen aluksen yhteentörmäyslaipion keulanpuoleisissa säiliöissä on kielletty.

## 4 §

*Öljysäiliöaluksen lastitilojen rakenne- ja laitevaatimukset*

Öljysäiliöaluksen rakenteen ja laitteiden tulee täyttää ne vaatimukset, jotka asetetaan Marpol 73/78 –yleissopimuksen I-liitteessä ja Euroopan yhteisön kaksoisrunkoasetuksessa 417/2002/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Merenkulkulaitos voi määrätä samanarvoisuuksista ja alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi myöntää poikkeuksia tässä pykälässä säädettyistä laitteista ja materiaaleja koskevista vaatimuksista siten kuin Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteessä määrätään.

## 5 §

*Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle*

Suomalaisella öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muulla suomalaisella aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava Marpol 73/78 –yleissopimuksen I-liitteen mukainen alusturvallisuuden valvontaviranomaisen hyväksymä valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle.

## 6 §

*Öljypäiväkirja*

Öljysäiliöaluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, aluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan on pidettävä öljypäiväkirjaa.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, jokaisessa öljysäiliöaluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150 ja muussa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, aluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan on pidettävä koneistotiloja koskevaa öljypäiväkirjaa.

Merenkulkulaitos hyväksyy öljypäiväkirjan kaavan Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen mukaisena.

Merenkulkulaitos laatii öljypäiväkirjan mallin öljysäiliöaluksille, joiden bruttovetoisuus on alle 150 Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen mukaisesti.

Alusturvallisuuden valvontaviranomaisella ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa öljypäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin viranomainen tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.



Öljypäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa se on helposti saatavissa tarkastusta varten, ja sitä on säilytettävä kolme vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä.

## 7 §

### *IOPP-todistuskirja*

Öljysäiliöaluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on yli 150 ja aluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on yli 400, on täytettävä Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteen rakenne- ja laitemääräykset. Tästä osoituksena alukselle myönnetään kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (IOPP-todistuskirja).

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen hyväksyy suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteestä ilmenevän kaavan mukaisena. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi hyväksyä ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen myöntää todistuskirjan määräajaksi, korkeintaan viideksi vuodeksi kerrallaan.

## 8 §

### *Öljyn kuljettaminen sisävesialueella*

Sisävesialueella liikennöivässä öljysäiliöaluksessa on kiellettyä kuljettaa:

- 1) raskasta polttoöljyä lastisäiliöissä; ja
- 2) mitä tahansa öljyä aluksen pohjaan tai ulkolaitaan rajoittuvissa lastisäiliöissä.

## 9 §

### *Porauslautat ja muut alustat*

Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liitteessä tarkoitettuihin kiinteisiin ja kelluviin porauslauttoihin, jotka toimivat merenpohjan kivennäisvarojen tutkimuksessa, hyödyntämisessä ja näihin liittyvässä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa käsittelyssä, sekä muihin alustoihin sovelletaan:

- 1) tämän luvun 1 - 4 §:n säännöksiä öljypäästöistä ja niiden ehkäisemisestä;
- 2) tämän luvun 6 §:n 2 -4 momentin säännöstä koneistotiloja koskevasta öljypäiväkirjasta; ja
- 3) 1 luvun 7 §:n 2 momentin säännöstä haitallisten aineiden sekoittamisesta.

## 10 §

*Öljypitoisen seoksen päästäminen porauslautalta tai muulta alustalta veteen*

Tämän luvun 9 §:ssä tarkoitetulta kiinteältä tai kelluvalta porauslautalta tai muulta alustalta ei saa päästää öljyä tai öljypitoista seosta veteen sisävesialueella eikä Suomen aluevesillä 4 meripeninkulmaa lähempänä lähimmästä maasta laskettuna.

Tämän luvun 9 §:ssä tarkoitetulta kiinteältä tai kelluvalta porauslautalta tai muulta alustalta voi päästää öljypitoista seosta veteen Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sen alueen ulkopuolella, joka ulottuu 4 meripeninkulman etäisyydelle lähimmästä maasta, jos lautalla tai alustalla öljypitoinen seos käsitellään Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisissa öljynsuodatuslaitteissa.

## 11 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi antaa tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun 1 ja 10 §:ssä säädetyistä päästörajoituksista öljypitoisen seoksen käsittelyn, ominaisuuksien ja alkuperän sekä aluksen, porauslautan tai muun alustan käytön osalta.

Merenkulkulaitos voi Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) tämän luvun 3 ja 4 §:ssä aluksille, porauslautoille ja muille alustoille asetettuja vaatimuksia koskevista poikkeuksista, samanarvoisuuksista ja poistoveden öljypitoisuuden käsittelylaitteita ja nesteidensiirtoa koskevista malleista;
- 2) tämän luvun 5 §:ssä tarkoitetun valmiussuunnitelman sisällöstä ja rakenteesta;
- 3) tämän luvun 6 §:ssä tarkoitetun öljypäiväkirjan kaavasta; ja
- 4) tämän luvun 7 §:ssä tarkoitetun IOPP-todistuskirjan kaavasta.

Sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtiville aluksille voidaan valtioneuvoston asetuksella antaa vastaavia säännöksiä ja Merenkulkulaitoksen päätöksellä vastaavia teknisiä määräyksiä kuin 1 ja 2 momentin nojalla voidaan antaa Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä purjehtiville aluksille Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön

säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.

### 3 luku

#### Öljypäästömaksu

##### 1 §

##### *Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus*

Tämän lain 2 luvussa tarkoitetun öljyn tai öljypitoisen seoksen päästökiellon rikkomisesta aluevesillä tai Suomen talousvyöhykkeellä määrätään seuraamusmaksu (öljypäästömaksu), jollei päästöä ole pidettävä määrältään ja vaikutuksiltaan vähäisenä. Kauttakulussa olevalta ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä päästökiellon rikkomisesta määrätään öljypäästömaksu kuitenkin vain, jos päästöä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerен tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Öljypäästömaksu määrätään luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka rikkomuksen tapahtumahetkellä on aluksen omistaja tai laivanisäntä (maksuvelvollinen). Öljypäästömaksua ei voida määrätä aluksen omistajalle, jos tämä osoittaa laivanisännän, joka on käyttänyt alusta omistajan asemesta.

Laivanisännistöyhtiössä laivanisännät vastaavat öljypäästömaksusta yhteisvastuullisesti.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta poliisin, tullin, puolustusvoimien eikä rajavartiolaitoksen aluksiin.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta sisävesialueella.

##### 2 §

##### *Öljypäästömaksun määrä*

Öljypäästömaksu määrätään päästön määrän ja aluksen bruttovetoisuuden perusteella oheisen lain liitteenä olevan maksutaulukon mukaan.

Öljypäästömaksu (E) aluksen bruttovetoisuuden perusteella

Öljypäästö litroissa	Aluksen bruttovetoisuus (GT)			
	<3 001GT	3 001- 15 000GT	15 001- 50 000GT	>50 000GT
vähemmän kuin 50	4 278 €	6 417 €	8 556 €	10 695 €
50-1 000	8 556 €	12 834 €	17 112 €	21 389 €
1 000	8 556 €	12 834 €	17 112 €	21 389 €
sekä jokaiselta alkavalta 1 000 litralta joka ylittää 1 000 litraa	684 €	1 027 €	1 369 €	1 711 €
26 000	25 667 €	38 501 €	51 335 €	64 168 €
sekä jokaiselta alkavalta 1 000 litralta joka ylittää 26 000 litraa	684 €	1 027 €	1 369 €	2 053 €
101 000	77 002 €	115 503 €	154 004 €	218 172 €
sekä jokaiselta alkavalta 1 000 litralta joka ylittää 101 000 litraa	171 €	257 €	342 €	513 €
>501 000	145 448 €	218 172 €	290 896 €	423 510 €
sekä jokaiselta alkavalta 1 000 litralta joka ylittää 501 000 litraa	86 €	128 €	171 €	257 €

### 3 §

#### *Vapautus öljypäästömaksusta*

Öljypäästömaksu voidaan jättää määräämättä tai maksua voidaan alentaa, jos maksuvelvollinen osoittaa, että maksun määrääminen olisi sellaisen hätä- tai onnettomuustilanteen, johon ei voida soveltaa 2 luvun 2 §:n poikkeussäännöksiä, taikka muun tähän rinnastettavan syyn vuoksi ilmeisen kohtuutonta.

## 4 §

*Öljypäästömaksun toissijaisuus*

Öljypäästömaksua ei voida määrätä sille, joka on lainvoimaisesti tuomittu rangaistukseen kyseisestä öljypäästöstä.

Öljypäästömaksun määränneen viranomaisen on hakemuksesta poistettava maksu, jos se, jolle on määrätty öljypäästömaksu, myöhemmin tuomitaan rangaistukseen samasta öljypäästöstä.

## 5 §

*Öljypäästömaksun määrääminen*

Öljypäästömaksun määrää rajavartiolaitos. Rajavartiolaitoksessa asiasta päättää merivartioston komentaja, apulaiskomentaja tai meritoimiston päällikkö.

Öljypäästömaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

## 6 §

*Toimet öljypäästömaksun määräämisen turvaamiseksi*

Öljypäästömaksun määräämiseksi voidaan ryhtyä sellaisiin asian selvittämiseksi tarpeellisiin toimenpiteisiin kuin tässä luvussa ja 12 luvun 9 - 11 §:ssä säädetään

Rajavartiolaitos voi pysäyttää aluksen 12 luvun 9 §:ssä ja 10 §:ssä säädetyillä edellytyksillä myös, jos se on perusteltua maksusaatavan turvaamiseksi. Pysäyttämispäätös voidaan tehdä perustellusta syystä ennen maksupäätöksen tekemistä. Aluksen matkan jatkamisen ehdoksi voidaan määrätä, että rajavartiolaitokselle asetetaan riittävä rahavakuus mahdollisen maksuvelvollisuuden täyttämiseksi. Vakuuden tallettamisesta on voimassa, mitä rahan, arvo-osuuksien, arvopaperien tai asiakirjain tallettamisesta velan maksuna tai vapautumiseksi muusta suoritusvelvollisuudesta annetussa laissa (281/1931) säädetään. Vakuus on palautettava sen asettajalle, kun edellytyksiä sen pitämiselle ei enää ole.

Pysäyttämispäätöstä ja vakuuden asettamispäätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta. Jos öljypäästömaksun maksamisesta on asetettu vakuus tai jos ei muutoin enää ole perusteita aluksen pysäyttämiseksi, pysäytysmääräys on välittömästi peruutettava. Päätös aluksen pysäyttamisestä on voimassa enintään 14 päivää päätöksen antamisesta lukien.

Ulkomaisen aluksen matkan jatkamiselle asetetuista ehdoista on viipymättä ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle.

## 7 §

### *Tilaisuus tulla kuulluksi*

Ennen maksupäätöstä on aluksen omistajalle tai laivanisännälle varattava tilaisuus antaa selityksensä asian laatuun nähden riittävässä määräajassa.

Jos tämän luvun 6 §:n 2 momentissa mainitun päätöksen tarkoituksen toteutuminen saattaa muuten vaarantua, asian saa ratkaista asianosaista kuulematta.

Aluksen päällikkö edustaa maksuvelvollista öljypäästömaksua koskevissa asioissa.

## 8 §

### *Virka-apu öljypäästömaksua koskevassa asiassa*

Viranomaisen on annettava rajavartiolaitokselle öljypäästömaksua koskevan tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

## 9 §

### *Oikeus saada tietoja*

Jos tiedon antamisesta ei aiheudu haittaa asian selvittämiseksi, esitutkintaviranomaisella on viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) salassapitosäännösten estämättä oikeus luovuttaa rajavartiolaitokselle sellaisia laittoman öljypäästön esitutkinnassa esille tulleita tietoja, joilla voi olla merkitystä päätettäessä öljypäästömaksun määräämisestä samasta öljypäästöstä.

## 10 §

*Muutoksenhakuoikeus*

Maksuvelvollisella on oikeus hakea muutosta öljypäästömaksua koskevaan päätökseen sekä tämän luvun 6 §:n 2 momentissa tarkoitettuun päätökseen valittamalla Helsingin käräjäoikeudessa toimivaan merioikeuteen.

Merioikeus on päätösvaltainen merilain (674/1994) 21 luvun 1 §:n 3 momentissa tarkoitettussa kokoonpanossa.

## 11 §

*Valituksen tekeminen*

Valitus on tehtävä kirjallisesti 30 päivän kuluessa siitä, kun päätös valitusosoitukseen on annettu maksuvelvolliselle tiedoksi. Valituskirjelmä toimitetaan rajavartiolaitokselle.

Rajavartiolaitoksen on viipymättä toimitettava valituskirjelmä Helsingin käräjäoikeuden kansliaan sekä liitettävä siihen jäljennökset kertyneestä asiakirja-aineistosta ja oma lausumansa. Asiakirjoja käräjäoikeudelle toimitettaessa on ilmoitettava, milloin valituskirjelmä on saapunut.

Valitus tulee vireille merioikeudessa silloin, kun 2 momentissa tarkoitettut asiakirjat saapuvat tuomioistuimen kansliaan. Tuomioistuimen on viivytyksettä annettava valittajalle ja rajavartiolaitokselle tieto käsittelyn ajasta ja paikasta sekä valittajan poissaolon seurauksista.

Jos valittaja on toimittanut valituskirjelmän määräajassa suoraan toimivaltaiseen tuomioistuimeen, hän ei menetä puhevaltaansa.

## 12 §

*Menettely merioikeudessa*

Merioikeuden on valituksen ja muun asiassa saadun selvityksen perusteella tutkittava, onko öljypäästömaksun määräämiselle ollut edellytyksiä. Asian käsittelystä on soveltavin osin voimassa, mitä oikeudenkäynnistä rikosasiassa säädetään.

Asiaa merioikeudessa käsiteltäessä rajavartiolaitoksen tulee näyttää toteen sellaiset tarpeelliset seikat, jotka ovat olleet perusteena öljypäästömaksun määräämiselle. Merioikeuden on huolehdittava siitä, että asia tulee perusteellisesti käsitellyksi.

Päätöksentekijän tai häntä edustavan virkamiehen on oltava läsnä merioikeudessa valitusta käsiteltäessä. Valituksen tekijällä on oikeus olla läsnä merioikeudessa. Asia voidaan tutkia ja ratkaista valituksen tekijän poissaolosta huolimatta

- 1) jos merioikeus ei pidä valituksen tekijän henkilökohtaista kuulemistaan tarpeellisenä; ja
- 2) jos valituksen tekijä on kutsuttu merioikeuteen sillä uhalla, että asia voidaan tutkia ja ratkaista valituksen tekijän poissaolosta huolimatta.

### 13 §

#### *Jatkovalitus*

Muutosta merioikeuden ratkaisuun haetaan hovioikeudelta valittamalla siten kuin oikeudenkäymiskaassa säädetään. Merioikeuden päätökseen aluksen pysäyttämistä ja vakuuden asettamista koskevassa asiassa ei saa hakea muutosta valittamalla.

Asian käsittelystä hovioikeudessa ja muutoksenhausta korkeimpaan oikeuteen on soveltuvin osin voimassa, mitä oikeudenkäymiskaaren 26 ja 30 luvussa säädetään. Hovioikeuden on valitusasiaa käsiteltäessä varattava rajavartiolaitokselle tilaisuus tulla kuulluksi valituksen johdosta ja rajavartiolaitokselle on tarvittaessa varattava tilaisuus esittää selvitystä asiasta.

Sen lisäksi, mitä muutoksenhausta erikseen säädetään, rajavartiolaitoksella on oikeus hakea muutosta merioikeuden ja hovioikeuden tämän lain nojalla tekemään ratkaisuun, jos merioikeus tai hovioikeus on muuttanut rajavartiolaitoksen päätöstä tai kumonnut sen.

### 14 §

#### *Öljypäästömaksun määräämisen määräaika*

Öljypäästömaksua ei voida määrätä, kun päästöstä on kulunut kolme vuotta.



## 15 §

*Öljypäästömaksun täytäntöönpano*

Maksupäätös pannaan täytäntöön sen jälkeen, kun se on tullut lainvoimaiseksi.

## 16 §

*Öljypäästömaksun maksamisen määräaika ja korko*

Öljypäästömaksu on maksettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksi saamisesta.

Maksettavaksi erääntyneelle öljypäästömaksulle, jota ei ole suoritettu viimeistään eräpäivänä, peritään viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan.

## 17 §

*Öljypäästömaksun täytäntöönpanosta vastaava viranomainen*

Öljypäästömaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtii oikeusrekisterikeskus.

Rajavartiolaitoksen ja tuomioistuimen on ilmoitettava päätöksestään oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla seuraamusmaksua on alennettu tai maksu on poistettu.

**4 luku****Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen**

## 1 §

*Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus ympäristövaarallisuuden mukaan*

Ympäristövaarallisuutensa mukaisesti luokkaan X, Y tai Z kuuluvan haitallisen nestemäisen aineen kuljettamiseen sovelletaan, mitä Marpol 73/78 – yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Jos kysymyksessä on sellaisen haitallisen nestemäisen aineen kuljettaminen, jota ei ole luokiteltu Marpol 73/78 -yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y tai Z, aineen kuljettamiseen sovellettavien menettelyjen arvioimiseksi aine arvioidaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liitteen mukaisesti.

## 2 §

### *Haitallisen nestemäisen aineen päästökielto ja päästörajoitukset*

Haitallisen nestemäisen aineen päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisista aluksista myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä, Helsingin sopimuksessa tai Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Luokkaan X, Y tai Z kuuluvan haitallisen nestemäisen aineen ja sitä sisältävän seoksen tyhjentäminen veteen suomalaisesta aluksesta Etelämantereen alueella on kielletty.

## 3 §

### *Haitallisen nestemäisen aineen päästäminen poikkeustilanteissa*

Mitä tämän luvun 2 §:ssä säädetään, ei kuitenkaan koske haitallisen nestemäisen aineen päästämistä veteen, jos:

- 1) päästäminen on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi;
- 2) haitallisen nestemäisen aineen veteen pääseminen aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta ja kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin on ryhdytty vahingoittumisen jälkeen; tai
- 3) kysymys on sellaisten haitallisten nestemäisten aineiden veteen päästämisestä, joita käytetään pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentämiseksi ja asianomainen vahinkojen torjuntaviranomainen on kussakin yksittäistapauksessa päättänyt aineen käytöstä.

Mitä 1 momentin 2 kohdassa on säädetty, ei koske tapauksia, joissa laivanisännän tai aluksen päällikön aikomuksena on ollut aiheuttaa vahinko tai hän on toiminut huolimattomasti tai piittaamatta siitä mahdollisuudesta, että vahinko todennäköisesti seuraisi.

## 4 §

*Kemikaalisäiliöaluksen rakenne- ja laitevaatimukset*

Luokkiin X, Y tai Z kuuluvia haitallisia nestemäisiä aineita kuljettavan suomalaisen kemikaalisäiliöaluksen tulee täyttää Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä kemikaalisäiliöalukselle asetetut vaatimukset.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen hyväksyy kemikaalisäiliöalusten pumppaus- ja putkistojärjestelyjen suorituskäyttestit siten kuin Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Merenkululaitos voi myöntää vapautuksia ja määrätä vastaavuuksista ja alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi myöntää poikkeuksia kemikaalisäiliöalusten vaatimuksista siten kuin Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

## 5 §

*Valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalle*

Haitallisia nestemäisiä aineita kuljettavalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, on oltava valmiussuunnitelma haitallisen nestemäisen aineen aiheuttaman meriympäristövahingon varalle (SMPEP) siten kuin Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu suunnitelma voidaan yhdistää 2 luvun 5 §:ssä tarkoitetun öljyvahingon varalle laaditun valmiussuunnitelman (SOPEP) kanssa valmiussuunnitelmaksi aluksen aiheuttaman meriympäristövahingon varalle.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen hyväksyy 1 ja 2 momentissa tarkoitettut valmiussuunnitelmat.

## 6 §

*Menettelytapaohjekirja*

Aluksessa, joka kuljettaa haitallista nestemäistä ainetta, aluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan on pidettävä menettelytapaohjekirjaa aluksen tyhjennystä ja pesua varten siten kuin Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen hyväksyy aluksen menettelytapaohjekirjan siten kuin Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

## 7 §

*Lastipäiväkirja*

Aluksessa, joka kuljettaa haitallista nestemäistä ainetta, aluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan on pidettävä lastipäiväkirjaa lastia koskevista toimenpiteistä ja lastin tyhjentämisessä tapahtuneista vahingoista siten kuin Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Alusturvallisuuden valvontaviranomaisella ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa lastipäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin viranomainen tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

Lastipäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa se on helposti saatavissa tarkastusta varten, ja sitä on säilytettävä kolme vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä.

Merenkululaitos vahvistaa lastipäiväkirjan kaavan.

## 8 §

*Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat*

Aluksella, joka kuljettaa kaasuja, on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää kemikaali- ja kaasualuskoodin vaatimukset (IGC-, GC- tai eGC-koodin mukainen todistus).

Aluksella, joka kuljettaa haitallisia nestemäisiä aineita, on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää IBC- tai BCH-koodin mukaiset vaatimukset.

Aluksella, joka kuljettaa haitallisia nestemäisiä aineita, on oltava NLS-todistuskirja siitä, että alus täyttää kaikki kansainvälisen kemikaalialussäännösten 3 tyypin alusta koskevat vaatimukset lastisäiliön sijaintia lukuun ottamatta siten kuin Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen hyväksyy 1, 2 ja 3 momentissa mainitut todistuskirjat siten kuin MARPOL 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä määrätään. Todistuskirja voidaan hyväksyä enintään 5 vuodeksi.

## 9 §

*Lastin purkaminen ja säiliön pesun valvonta*

Aluksen päällikkö vastaa siitä, että haitallinen nestemäinen aine puretaan, säiliöt ja putkistot puhdistetaan, pesuvesi tyhjenetään ja merkinnät lastipäiväkir-

jaan tehdään Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liitteen, Helsingin sopimuksen ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten mukaisesti.

Satamissa, joissa lastataan tai puretaan haitallisia nestemäisiä aineita, alusturvallisuuden valvontaviranomaisen valtuuttamien tarkastajien on tarkastettava, että eri luokkiin kuuluvien lastien lastaus ja purkaus, alusten säiliöiden ja putkistojen pesu, merkinnät lastipäiväkirjaan ja muut näihin verrattavat toimenpiteet suoritetaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten sekä Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liitteen ja Helsingin sopimuksen mukaisesti.

Aluksen asiamiehen tulee tiedottaa alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle satamassa tapahtuvasta luokkiin X ja Y kuuluvan haitallisen nestemäisen aineen purkamisesta. Ilmoitus tulee tehdä hyvissä ajoin ja mikäli mahdollista vähintään 48 tuntia ennen aiottua purkamista.

Esipesuun ja lastin jäännösten tuulettamiseen sovelletaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liitteen määräyksiä. Merenkulkulaitos voi antaa vapautuksia esipesusta ja määräyksiä lastin jäännösten tuulettamisesta Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liitteen mukaisesti.

## 10 §

### *Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi antaa tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) tämän luvun 1 §:ssä tarkoitettujen haitallisten nestemäisten aineiden luokitelusta niiden ympäristövaarallisuuden perusteella;
- 2) tämän luvun 2 ja 9 §:ssä tarkoitetuista päästörajoituksista lastin purkamisen, esipesuvaatimusten, poistoveden pitoisuuksien, säiliön pesun valvonnan, lastitilojen tuulettamisen ja poistoveden tyhjennysolosuhteiden osalta; ja
- 3) tämän luvun 4 §:ssä tarkoitetuista aluksille asetettavista rakenteellisista vaatimuksista.

Merenkulkulaitos voi Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) tämän luvun 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista, vapautuksista ja vastavuuksista;
- 2) tämän luvun 5 §:ssä tarkoitettuista valmiussuunnitelmista;
- 3) tämän luvun 6 §:ssä tarkoitettuista menettelytapaohjekirjasta;
- 4) tämän luvun 7 §:ssä tarkoitettuista lastipäiväkirjasta; ja

5) tämän luvun 8 §:ssä tarkoitetuista todistuskirjoista.

Sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtiville aluksille voidaan valtioneuvoston asetuksella antaa vastaavia säännöksiä ja Merenkululaitoksen päätöksellä vastaavia teknisiä määräyksiä kuin 1 ja 2 momentin nojalla voidaan antaa Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä purjehtiville aluksille Marpol 73/78 -yleissopimuksen II liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.

## 5 luku

### Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen

#### 1 §

##### *Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus*

Käsittelemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin Marpol 73/78 -yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa tai Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään, taikka Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

#### 2 §

##### *Käymäläjäteveden päästäminen poikkeustilanteissa*

Mitä tämän luvun 1 §:ssä säädetään, ei kuitenkaan koske käymäläjäteveden päästämistä veteen, jos:

- 1) päästäminen on tarpeen aluksen tai sillä olevien turvallisuuden varmistamiseksi taikka ihmishengen pelastamiseksi; tai
- 2) käymäläjäteveden päästäminen aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vaurioitumisesta, jos kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin veteen pääsyn estämiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty ennen vaurioitumista ja sen jälkeen.

#### 3 §

##### *Käymälällä varustettua huvivenettä koskevat vaatimukset ja hyväksynnät*

Käymälällä varustettuun huviveneeseen sovelletaan tämän lain 5 luvun 1 ja 2 §:n sekä 1 luvun 8 §:n säännöksiä sekä valtioneuvoston asetuksella tarkemmin

säädettäviä tämän lain 5 luvun 5 §:ään perustuvia päästökieltoa koskevia poikkeuksia.

Käymälällä varustettu huvivene on varustettava käymäläjätevetä varten käymäläjärjestelmillä Helsingin sopimuksen (SopS 2/2000) IV liitteen 5 säännön mukaisesti siten, että aluksilla on oltava toiminnassa käymäläjäteveden keräilysäiliö tai käymäläjäteveden käsittelylaitteisto.

Merenkululaitos tyyppihyväksyy käymäläjätevesijärjestelmiä siten kuin Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteessä ja Helsingin sopimuksen IV liitteessä määrätään. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen hyväksyy yksittäistapauksessa käymäläjätevesijärjestelmän.

#### 4 §

##### *ISPP-todistuskirja*

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on yli 400 tai joka saa kuljettaa yli 15 henkilöä, ja joka on kansainvälisessä liikenteessä, on täytettävä Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen määräykset, mikä käy ilmi alukselle myönnetystä kansainvälisestä todistuskirjasta käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (ISPP-todistuskirja).

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen myöntää suomalaisen aluksen ISPP-todistuskirjan Marpol 73/78 –yleissopimuksen IV liitteestä ilmenevän kaavan mukaisena. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi myöntää ulkomaisen aluksen ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen myöntää todistuskirjan määrääjäksi, korkeintaan viideksi vuodeksi kerrallaan.

#### 5 §

##### *Poikkeuksen myöntäminen käymäläjäteveden päästökiellosta*

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi myöntää Helsingin sopimuksen IV liitteen mukaisilla edellytyksillä poikkeuksen tässä laissa ja sen nojalla annetussa asetuksessa säädetystä kiellosta tai rajoituksesta päästää käsittelemättömä käymäläjätevetä veteen sekä käymäläjärjestelmien vaatimustenmukaisuudesta Suomen vesialueella, jos poikkeus ei ole Suomen kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan yhteisön säädösten vastainen ja poikkeuksen merkitys on vesiensuojelun kannalta vähäinen.

1 momentissa mainittujen edellytysten lisäksi poikkeamisen edellytyksenä on:  
 1) kyseessä on huvivene tai muu alus, jonka bruttovetoisuus on enintään 400 tai alukselle, joka saa kuljettaa enintään 15 matkustajaa;  
 2) alus on rakennettu ennen 1 päivää tammikuuta vuonna 2000; ja

3) päästökiellon täyttämiseen tarvittavan laitteiston asentaminen on teknisesti vaikeaa tai asentamisesta aiheutuvat kustannukset ovat aluksen arvoon nähden kohtuuttoman suuret.

Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen on lähetettävä tiedot tässä pykälässä tarkoitetuista päätöksistä Helsingin komissiolle (HELCOM).

## 6 §

### *Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi antaa tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) tämän luvun 1 §:ssä tarkoitettu käymäläjäteveden päästörajoituksesta
- 2) siitä, minkälainen käymäläjätevesi katsotaan tämän luvun 1 ja 3 §:ssä tarkoitettulla tavalla käsitellyksi;
- 3) tämän luvun 5 §:ssä tarkoitetuista päästökieltoa koskevista poikkeuksista; ja
- 4) tämän luvun 3 §:ssä tarkoitetuista käymäläjärjestelmille asetettavista vaatimuksista.

Merenkulkulaitos voi Marpol 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun 3 §:ssä tarkoitetuista käymäläjäteveden keräilysäiliöitä ja käymäläjäteveden käsitteilylaitteistoja koskevista tyyppihyväksynnöistä.

Sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtiville aluksille voidaan valtioneuvoston asetuksella antaa vastaavia säännöksiä ja Merenkulkulaitoksen päätöksellä vastaavia teknisiä määräyksiä kuin 1 ja 2 momentin nojalla voidaan antaa Suomen aluevesillä tai talousvyöhykkeellä purjehtiville aluksille Marpol 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.



## 6 luku

### Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen

#### 1 §

##### *Kiinteän jätteen veteen päästökielto ja päästörajoitus*

Kiinteän jätteen päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin Marpol 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Kiinteän jätteen poistaminen veteen suomalaiselta alukselta tai kiinteältä ja kelluvalta alustalta, jota käytetään merenpohjan kivennäisvarojen tutkimisessa, hyväksikäytössä ja niihin liittyvässä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa toiminnassa, on kielletty siten kuin Marpol 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä, Helsingin sopimuksessa tai Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Merenkulkulaitos voi Marpol 73/78 -yleissopimuksen V liitteen mukaisesti tyyppihyväksyä kiinteän jätteen hienonnuslaitteistoja, joita käytettäessä voidaan noudattaa Marpol 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettuja lievempiä määräyksiä kiinteän jätteen veteen hävittämisestä.

#### 2 §

##### *Kiinteän jätteen päästäminen poikkeustilanteissa*

Mitä tämän luvun 1 §:ssä säädetään, ei kuitenkaan koske kiinteän jätteen päästämistä veteen, jos:

- 1) päästäminen on tarpeen aluksen tai sillä olevien turvallisuuden varmistamiseksi taikka ihmishengen pelastamiseksi;
- 2) kiinteän jätteen veteen pääseminen aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vaurioitumisesta, edellyttäen että kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin veteen pääsyn estämiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty ennen vaurioitumista ja sen jälkeen; tai
- 3) kiinteän jätteen veteen pääseminen johtuu synteettisten kalaverkkojen katoamisesta vahingossa, jos kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin on ryhdytty kalaverkkojen katoamisen estämiseksi.

## 3 §

*Aluksella olevan kiinteän jätteen veteen päästämisen kieltämisestä ja rajoittamisesta ilmoittava kyltti*

Aluksella, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on oltava näkyvällä paikalla Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu kyltti siitä, että aluksella noudatetaan V liitteen 3 ja 5 artiklassa edellytetyjä kiinteän jätteen käsittelyä koskevia vaatimuksia. Kyltti laaditaan aluksen työkielellä ja kansainvälisillä matkoilla lisäksi joko englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi.

## 4 §

*Aluksen jätehuoltosuunnitelma*

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 sekä aluksella, joka on rekisteröity kuljettamaan vähintään 15 henkilöä, on oltava Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu jätehuoltosuunnitelma kiinteiden jätteiden käsittelemiseksi. Miehistön on noudatettava aluksen jätehuoltosuunnitelmaa.

## 5 §

*Aluksen jätepäiväkirja*

Suomalaisessa aluksessa ja kansainvälisessä liikenteessä olevassa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka on rekisteröity kuljettamaan vähintään 15 henkilöä sekä kiinteällä tai kelluvalla alustalla, on aluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan pidettävä kiinteistä jätteistä jätepäiväkirjaa.

Jätepäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa se on helposti saatavissa tarkastusta varten, ja sitä on säilytettävä kaksi vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä.

Alusturvallisuuden valvontaviranomaisella ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa jätepäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin viranomainen tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä

Merenkulkulaitos vahvistaa jätepäiväkirjan kaavan Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen mukaisesti.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi myöntää yksittäistapauksessa poikkeuksen aluksen jätepäiväkirjan pitämisestä Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen mukaisesti.

## 6 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen V liitteen, Euroopan yhteisön säädösten, Helsingin sopimuksen tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi antaa tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetuista päästörajoituksista.

Merenkulkulaitos voi Marpol 73/78 -yleissopimuksen V liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetun kiinteän jätteen päästörajoituksen saavuttamiseksi tarvittavia hienonnnuslaitteistoja koskevista tyyppihyväksynnöistä; ja

2) tämän luvun 5 §:ssä tarkoitetusta aluksen jättepäiväkirjan kaavasta.

Sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtiville aluksille voidaan valtioneuvoston asetuksella säätää vastaavia säännöksiä ja Merenkulkulaitos voi antaa vastaavia teknisiä määräyksiä, kuin mitä 1 ja 2 momentissa on säädetty Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä purjehtivien alusten osalta Marpol 73/78 -yleissopimuksen V liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.

**7 luku****Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen**

## 1 §

*Ilmaa pilaavien aineiden päästämisen ehkäiseminen ja rajoittaminen*

Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen aluksista on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisista aluksista myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

## 2 §

*Aluksessa käytettävien otsonikerrosta heikentävien aineiden rajoittaminen ja kieltäminen*

Aluksessa käytettäviä otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevista rajoituksista ja kielloista säädetään ympäristönsuojelulaissa (86/2000) ja sen nojalla annettavissa säännöksissä ja määräyksissä, siltä osin kuin asiasta ei ole säädetty Euroopan yhteisön asetuksissa.

## 3 §

*Öljy- ja kemikaalisäiliöaluksilta haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästökielto ja päästörajoitus*

Öljy- ja kemikaalisäiliöaluksilta haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästäminen voidaan kieltää tai sitä voidaan rajoittaa Suomen alueella sijaitsevista satamissa Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti.

## 4 §

*Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen poikkeustilanteessa*

Tämän luvun säännöksiin ja niiden nojalla annettuihin ilmaa pilaavien aineiden päästämisen ehkäisemistä ja rajoittamista koskeviin säännöksiin ja määräyksiin perustuvia päästökieltoja ja päästörajoituksia ei sovelleta:

- 1) toimiin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi;
- 2) aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta aiheutuneisiin päästöihin, jos kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin päästön ehkäisemiseksi tai minimoimiseksi on ryhdytty vahingoittumisen jälkeen eikä laivanisäntä tai aluksen päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi.

## 5 §

*Aluksen päästöjen rajoittaminen*

Aluksen dieselmoottorin sekä sen pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien on oltava Euroopan yhteisön säädösten vaatimusten mukaisia,

ja jos dieselmoottorin lähtöteho on yli 130 kW, Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisia.

Dieselmoottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien on oltava Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti hyväksyttyjä. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen tai sen valtuuttamat hyväksytyt luokituslaitokset hyväksyvät suomalaisten alusten dieselmoottorit sekä pakokaasujen puhdistuslaitteet ja puhdistusmenetelmät.

Merenkululaitos voi määrätä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista, ja alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi vastaavasti myöntää yksittäistapauksessa poikkeuksia siten kuin Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä määrätään ja Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

## 6 §

### *Polttoaineiden laatuvaatimukset*

Aluksella käytettävien polttoaineiden on täytettävä Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan yhteisön säädösten mukaiset vaatimukset.

## 7 §

### *Uuden päästöjä vähentämisteknologian koekäyttö*

Uuden päästöjä vähentämisteknologian koekäytön on täytettävä Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan yhteisön säädösten mukaiset vaatimukset. Luvan koekäytölle myöntää alusturvallisuuden valvontaviranomainen. Lupa voidaan myöntää enintään 18 kuukaudeksi.

## 8 §

### *Polttoaineen luovutustodistus ja polttoainenäytteet*

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava polttoaineen toimittajan antama Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen polttoai-

neen luovutustodistus, johon on liitetty polttoainenäyte. Todistus ja näyte on säilytettävä Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

## 9 §

### *Jätteenpoltto aluksella*

Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan jätteen polttaminen aluksilla on Suomen vesialueella kielletty.

Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan jätteen polttaminen Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisilla aluksilla myös Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella on sallittu vain aluksen jätteenpolttouuneissa. Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan yhteisön säädöksissä määrätään aineista, joiden polttaminen on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisilla aluksilla myös Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Suomalaisen aluksen jätteenpolttouunin on täytettävä Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivassa aluksessa laivavarusteista annetun neuvoston direktiivin 96/98/EY vaatimukset.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen hyväksyy suomalaisen aluksen jätteenpolttouunin 3 momentin mukaisesti. Vieraan valtion hallinto hyväksyy jätteenpolttouunin Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivassa aluksessa laivavarusteista annetun neuvoston direktiivin 96/98/EY mukaisesti. Vieraan valtion hallinto hyväksyy muun kuin Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivan aluksen jätteenpolttouunin Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

## 10 §

### *Määrittäminen menetelmät*

Meriliikenteen polttoaineiden vaatimustenmukaisuus määritetään käyttäen menetelmiä, joiden on täytettävä Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä, Helsingin sopimuksessa, Euroopan yhteisön säädöksissä ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa asetetut vaatimukset.

## 11 §

*Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva raportointi*

Meriliikenteen polttoaineiden valmistajilla, myyjillä ja maahantuojilla on velvollisuus antaa tietoja alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle ja Suomen ympäristökeskukselle Suomessa markkinoille saatettujen meriliikenteen polttoaineiden määristä ja laadusta siten kuin Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan yhteisön säädöksissä määrätään.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen ja Suomen ympäristökeskus raportoivat meriliikenteessä käytettävistä polttoaineista Euroopan yhteisön komissiolle siten kuin Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan yhteisön säädöksissä määrätään.

## 12 §

*IAPP-todistuskirja*

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on yli 400 ja joka on kansainvälisessä liikenteessä, on täytettävä Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi, mikä käy ilmi alukselle myönnetystä kansainvälisestä todistuskirjasta ilman pilaantumisen ehkäisemisestä (IAPP-todistuskirja).

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen hyväksyy suomalaisen aluksen IAPP-todistuskirjan Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteestä ilmenevän kaavan mukaisena. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi hyväksyä ulkomaisen aluksen IAPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja myönnetään määräajaksi, korkeintaan viideksi vuodeksi kerrallaan.

## 13 §

*Määräaikainen poikkeus polttoaineen laatuvaatimuksesta*

Ympäristöministeriö voi hakemuksesta myöntää määräaikaisen poikkeuksen tämän luvun mukaisesta polttoaineen laatuvaatimuksesta Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan yhteisön säädöksissä todetuilla perusteilla.

## 14 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Euroopan yhteisön säädösten, Helsingin sopimuksen tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) tämän luvun 1 §:ssä tarkoitettusta ilmaa pilaavien aineiden aluksesta päästämisen ehkäisemisestä ja rajoittamisesta;
- 2) tämän luvun 3 §:ssä tarkoitetuista öljy- ja kaasusäiliöaluksista tapahtuvien haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjen kielloista ja rajoituksista Suomen alueella sijaitsevilla satamissa;
- 3) tämän luvun 5 §:ssä tarkoitettusta aluksilla käytettävien moottoreiden päästövaatimuksista ja moottoreissa käytettävistä pakokaasujen puhdistuslaitteista ja puhdistusmenetelmistä sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden käytöstä aiheutuvista päästöistä veteen;
- 4) tämän luvun 6 ja 8 §:ssä tarkoitetuista aluksilla käytettävän polttoaineen laatuvaatimuksista, polttoaineen laadun määrittämisestä, polttoaineen luovutustodistuksesta ja sen antamisesta sekä näihin liittyvän tarkkailun ja valvonnan järjestämisestä;
- 5) tämän luvun 12 §:ssä tarkoitettusta kansainvälisestä todistuskirjasta ilman pilaantumisen ehkäisemisestä (IAPP-todistuskirja)
- 6) tämän luvun 5 §:ssä tarkoitetuista alusten moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä poikkeuksista;
- 7) tämän luvun 9 §:ssä tarkoitetuista poltettaessa ilman pilaantumista aiheuttavista aineista, joiden poltto on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella;
- 8) tämän luvun 7 §:ssä tarkoitettua uuden päästöjä vähentämisteknologian koekäytöstä;
- 9) tämän luvun 7 ja 11 §:ssä tarkoitettua toiminnanharjoittajan velvollisuudesta luovuttaa tietoja polttoaineen määrästä ja laadusta, rikkipitoisuudesta ja päästöjen vähentämisteknologian koekäytön tuloksista asetuksessa säädettävälle viranomaiselle tämän luvun mukaisten velvoitteiden täyttämiseksi; sekä
- 10) tämän luvun 13 §:ssä tarkoitettua polttoaineen laatuvaatimuksista myönnettävän määräaikaisen poikkeuksen tarkemmista perusteista.

Merenkululaitos voi Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Euroopan yhteisön säädösten, Helsingin sopimuksen tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun 5 §:n 3 momentissa tarkoitetuista moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista.



Sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtiville aluksille voidaan antaa vastaavat tarkemmat säännökset ja määräykset, kuin 1 ja 2 momentin nojalla voidaan antaa Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä purjehtiville aluksille Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.

## 8 luku

### **Aluksen tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat muut Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet**

#### *1 §*

#### *Aluksen suojaamiseen käytettävien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käytön kieltö*

Aluksen suojaamiseen käytettävien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käyttö Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten sekä Euroopan yhteisön jäsenvaltion alueella sijaitseviin satamiin tai offshore-terminaaleihin saapuvien muun lipun alla purjehtivien alusten suojaamiseen on kielletty sisävesialueella, Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisten alusten osalta myös niiden ulkopuolella siten kuin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa EY N:o 782/2003 orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa (TBT-asetus) säädetään.

Sen lisäksi mitä 1 momentissa säädetään, aluksen suojaamiseen käytettävien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käyttö Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten sekä muiden AFS-yleissopimusosapuolten lipun alla purjehtivien alusten suojaamiseen on kielletty sisävesialueella, Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisten alusten osalta myös niiden ulkopuolella siten kuin AFS-yleissopimuksessa määrätään.

#### *2 §*

#### *AFS-todistuskirja ja -ilmoitus*

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 lukuun ottamatta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa EY N:o 782/2003 orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa (TBT-asetus) mainittuja poikkeuksia, on täytettävä TBT-asetuksessa säädetyt vaatimukset, kun alus asetetaan liikenteeseen, tai kun kiinnittymisenestojärjestelmiä muutetaan tai ne korvataan toisella. Tätä osoituksena alukselle myönnetään AFS-todistuskirja.

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on alle 400 ja pituus on vähintään 24 metriä lukuun ottamatta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa EY N:o 782/2003 orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa (TBT-asetus) mainittuja poikkeuksia, on täytettävä TBT-asetuksen 4 ja 5 artiklassa säädetty vaatimukset. Tämän osoittamiseksi laivanisännän on tehtävä AFS-ilmoitus.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen hyväksyy AFS-todistuskirjan 1 momentin mukaisesti ja vastaanottaa AFS-ilmoitukset 2 momentin mukaisesti.

## 9 luku

### Alusjätteiden vastaanotto satamassa

#### 1 §

#### *Alusjätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa*

Sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa on laitteet, jotka riittävät vastaanottamaan satamaa käyttäviltä aluksilta tulevat, sataman pitäjän huolehdittaviksi jätettävät:

- 1) öljypitoiset jätteet;
- 2) haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet;
- 3) käymäläjätevedet;
- 4) kiinteät jätteet;
- 5) pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen ympäristöön on Marpol 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen mukaan kiellettyä; sekä
- 6) lastijätteet.

Pääosin huviveneliikennettä palvelevan sataman (huvivenesatama) pitäjän velvollisuus ottaa vastaan jätteitä aluksista koskee vain satamaa, jossa on vähintään 10 venepaikkaa tai jonka yhteydessä on vähintään kymmenen huviveneen talvitelakointipaikkaa ja jossa peritään maksua tai muuta korvausta venepaikasta. Huvivenesataman pitäjä voi sopia toisen satamanpitäjän kanssa satamien yhteisen vastaanottopaikan ylläpidosta, jolloin satamia pidetään tältä osin yhtenä satamana.

Öljysatamassa on lisäksi oltava laitteet, jotka ovat riittävät vastaanottamaan tällaista satamaa käyttäviltä säiliöaluksilta tulevat öljyiset painolasti- ja säiliönpesuvedet.

Edellä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettujen haitallisten nestemäisten aineiden vastaanottolaitteiden hankkimisesta ja käytöstä sekä kertyvien jätteiden ja seosten kuljetuksesta ja käsittelystä vastaa kuljetettavan aineen maahantuoja tai muu vastaanottaja taikka viejä tai muu lähettäjä.

Alusjätedirektiivin täytäntöönpanosta laadittavien raporttien kokoamisesta ja lähettämisestä Euroopan yhteisön komissiolle vastaa Suomen ympäristökeskus,

jolle alueellisten ympäristökeskusten, alusturvallisuuden valvontaviranomaisen ja satamien on toimitettava asianmukaiset tiedot.

## 2 §

### *Alusjätteiden vastaanottojärjestelyt korjaussatamassa*

Sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa, jossa suoritetaan alusten korjauksia, on tämän luvun 1 §:ssä säädettyjen vastaanottolaitteiden lisäksi riittävät vastaanottolaitteet ottamaan vastaan satamaa käyttäviltä aluksilta tulevat otsonikerrosta heikentävät aineet ja tällaisia aineita sisältävät varusteet kun niitä poistetaan alukselta.

Satamassa, jossa suoritetaan säiliöalusten korjauksia, on oltava tarvittaessa käytettävissä laitteet, jotka lisäksi ovat riittävät vastaanottamaan tällaista satamaa käyttäviltä säiliöaluksilta tulevat öljyiset painolasti- ja säiliönpesuveudet.

Korjaussataman pitäjän tulee lisäksi järjestää riittävät vastaanottolaitteet korjattaviksi tulevia kemikaalisäiliöaluksia varten.

## 3 §

### *Sataman jätehuoltosuunnitelma*

Sataman pitäjän on laadittava sataman jätehuoltosuunnitelma 1 §:ssä tarkoitettuista aluksista peräisin olevien jätteiden jätehuollon järjestämiseksi. Sellaiselle huvivenesatamalle, jossa on vähemmän kuin 50 venepaikkaa, ei kuitenkaan tarvitse laatia sataman jätehuoltosuunnitelmaa. Huvivenesatama voi tehdä toisen huvivenesataman kanssa yhteisen jätehuoltosuunnitelman, joka voi koskea yhtä tai useampaa jätelajia. Satamassa on noudatettava jätehuoltosuunnitelmaa sen jälkeen, kun jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty.

Sataman jätehuoltosuunnitelmassa esitettyjen toimien kuten jätteiden vastaanoton, keräyksen, varastoinnin, käsittelyn ja hyödyntämisen suunnittelussa on otettava huomioon sataman koko ja luonne sekä satamaa käyttävät alustyyppit. Suunnitelmassa on lisäksi edellytettävä, että jätehuollon toteuttamiseksi tarpeellisia toimia on seurattava, havaitut puutteet on korjattava viivytyksettä ja jätehuollon toimia on kehitettävä jatkuvasti.

Kunta voi hyväksyä ohjeellisen suunnitelman alueellaan olevien huvivenesatamien jätehuollosta.

## 4 §

*Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen*

Sataman jätehuoltosuunnitelma esitetään hyväksyttäväksi sille alueelliselle ympäristökeskukselle, jonka toimialueella satama sijaitsee.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on tarkistettava, jos satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Jos jätehuoltosuunnitelmaa ei ole ollut tarpeen tarkistaa kolmen vuoden kuluessa sen hyväksymisestä, sataman pitäjän on lähetettävä alueelliselle ympäristökeskukselle ilmoitus, että jätehuoltosuunnitelma on edelleen voimassa. Alueellisen ympäristökeskuksen kehotuksesta jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava. Kehotuksessa on mainittava, miltä osin jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksyttävä, jos jätteiden vastaanotto ja vastaanottolaitteet täyttävät tämän lain 9 ja 10 luvun ja niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimukset.

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, alueellisen ympäristökeskuksen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain mukaiseen ympäristönsuojelun tietojärjestelmään.

## 5 §

*Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen*

Ennen kuin sataman pitäjä esittää sataman jätehuoltosuunnitelman alueelliselle ympäristökeskukselle hyväksyttäväksi, sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille, heidän edustajilleen ja muille tahoille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta tai sen tarkistamisesta. Jätehuoltosuunnitelman luonnos on oltava nähtävillä sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla vähintään 14 päivän ajan sataman toiminta-aikana. Nähtävillä pitämisestä on ilmoitettava sataman käyttäjille ja muille tahoille ilmoitustaululla. Lisäksi nähtävillä pitämisestä on ilmoitettava sähköisen viestinnän kotisivuilla, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyttäen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten edustajien saataville tiedot sataman jätehuoltojärjestelyistä sekä jätehuoltomaksuista niin, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat tiedon ja heillä on edellytykset ymmärtää se. Alueellinen ympäristökeskus voi sataman jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessä tarvittaessa määrätä, millä kielillä tiedot on annettava sataman käyttäjien edustajille.

## 6 §

*Selvitys alusjätteiden vastaanottojärjestelystä pienessä huvivenesatamassa*

Huvivenesatamassa, jossa on vähintään 10 venepaikkaa mutta vähemmän kuin 50 venepaikkaa, sataman pitäjän on toimitettava alueelliselle ympäristökeskukselle kerran kolmessa vuodessa selvitys huvivenesataman jätehuoltojärjestelystä niiden jätteiden osalta, joista sataman pitäjä vastaa.

Selvityksen on sisällettävä soveltuvin osin sataman jätehuoltosuunnitelman sisältövaatimusten mukaiset tiedot. Selvityksestä on vähintään käytävä ilmi huvivenesataman venepaikkojen määrä, satamaa käyttävien huviveneiden alusjätteiden vastaanottoaikkojen sijainti sekä maksut.

## 7 §

*Tarpeettoman viivytyksen välttäminen*

Tämän luvun 1 §:ssä tarkoitettu aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanotto aluksilta on järjestettävä siten ettei aluksille aiheudu tarpeetonta viivytystä.

## 8 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa Marpol 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä:

- 1) tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetuista alusjätteiden vastaanottojärjestelyistä satamassa;
- 2) tämän luvun 2 §:ssä tarkoitetuista alusjätteiden vastaanottojärjestelyistä korjaussatamassa;
- 3) tämän luvun 3 §:ssä tarkoitetun sataman jätehuoltosuunnitelman rakenteesta ja sisällöstä; sekä
- 4) tämän luvun 6 §:ssä tarkoitetun huvivenesataman jätehuoltojärjestelyistä annettavan selvityksen tarkemmasta sisällöstä ja ilmoitusmenettelystä.

Sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtiville aluksille voidaan valtioneuvoston asetuksella antaa vastaavat tarkemmat säännökset kuin 1 momentin nojalla voidaan antaa Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä purjehtiville aluksille Marpol 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.

## 10 luku

### Alusjätteiden jättäminen satamaan

#### 1 §

##### *Velvollisuus jättää jätteet*

Suomalaisen aluksen, joka saapuu Itämeren tai Euroopan yhteisön alueella olevaan satamaan, ja muun kuin suomalaisen aluksen, joka saapuu Suomen alueella olevaan satamaan, on ennen kuin alus lähtee satamasta jätettävä satamassa oleviin jätteiden vastaanottolaitteisiin kaikki alukselta peräisin olevat alusjätteensä ja lastijätteensä.

Pykälän 1 momentista poiketen jos huvivenesataman alueella ei ole vastaanottolaitetta, huviveneestä peräisin olevat jätteet tulee jättää muuhun maissa olevaan asianmukaiseen vastaanottolaitteeseen, ellei jätteitä voida tämän lain mukaisesti jättää alukseen.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettu velvollisuus jättää jätteet ei kuitenkaan koske:

- 1) valtioneuvoston asetuksella tarkemmin määriteltäviä vähäisiä määriä jätettä;
- 2) jos siitä aiheutuu aluksesta riippumattomasta syystä alukselle tarpeetonta viivytystä edellyttäen, että aluksella on riittävät erilliset säilytystilat kaikelle alukselle kertyneelle ja aiotun matkan aikana kertyvälle alusjätteelle ja lastijätteelle; tai
- 3) käymäläjäteveden osalta aluksia, joiden käymäläjätevesitankeissa on tilaa seuraavaan satamaan suuntautuvaa matkaa varten.

Pykälän 3 momentista poiketen alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi tarvittaessa edellyttää, että alukselta toimitetaan kaikki jätteet satamaan ennen aluksen lähtöä satamasta, jos seuraavat edellytykset ovat olemassa

- 1) on olemassa vaara, että jätteet päästetään veteen; ja
- 2) on perusteltua aiheutta olettaa, että siinä satamassa, jonne jätteet aiotaan toimittaa, ei ole asianmukaisia vastaanottolaitteita tai ei ole tiedossa, mihin satamaan jätteet aiotaan toimittaa.

Aluksen päällikkö vastaa siitä, että aluksella noudatetaan tässä luvussa ja sen mukaisesti säädettyjä velvollisuuksia.

#### 2 §

##### *Aluksista peräisin olevasta jätteestä perittävät maksut*

Satamanpitäjä perii jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi maksun jokaiselta satamassa käyvältä alukselta siitä riippumatta, jättääkö alus sa-

tamaan jätettä vai ei. Maksu peritään seuraavista aluksista peräisin olevista jätteistä:

- 1) öljypitoiset jätteet;
- 2) kiinteä jäte lastijätettä lukuun ottamatta; ja
- 3) käymäläjätevesi.

Satamanpitäjä perii jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi maksun niiltä satamassa käyviltä aluksilta, jotka jättävät lastijätettä sataman vastaanottolaitteisiin.

Maksut voivat sisältyä aluksilta perittävään satamamaksuun. Sataman tulee ilmoittaa maksun määrä ja sen perusteet. Maksut voidaan porrastaa esimerkiksi alustyyppin, alusluokan tai aluksen kokoluokan mukaan, mutta maksujen suuruus ei saa riippua siitä, kuinka paljon jätettä alus jättää satamaan. Maksuista voidaan myöntää alennusta, jos aluksella käytetään laitteita, menetelmiä tai sellaista hyvälaatuista polttoainetta, joiden ansiosta aluksen maihin jättämän jätteen määrä on tavallista vähäisempi tai se on hyödynnettävissä.

Aluksista peräisin olevien öljypitoisten jätteiden, kiinteän jätteen ja käymäläjätteen vastaanottamisesta ei kuitenkaan peritä 1 momentissa tarkoitettua maksua kalastusaluksilta eikä huviveneiltä, jotka voivat kuljettaa enintään 12 matkustajaa. Maksua ei myöskään peritä niiltä aluksilta, jotka alusturvallisuuden valvontaviranomainen on tämän luvun 4 §:n nojalla vapauttanut alusjätteiden jättöpakosta.

### 3 §

#### *Alusjätteistä ilmoittaminen*

Suomen alueella olevaan satamaan saapuvan aluksen päällikön tai tämän tehtävään valtuuttaman henkilön on annettava tulosataman pitäjälle aluksesta peräisin olevia jätteitä koskeva ilmoitus. Ilmoitus on annettava vähintään 24 tuntia ennen satamaan saapumista tai välittömästi edellisestä satamasta lähdettäessä, jos matka-aika on alle 24 tuntia. Jos aluksen lopullinen tulosatama selviää alle 24 tuntia ennen tähän satamaan saapumista, on ilmoitus annettava välittömästi lopullisen tulosataman selvittyä.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske kalastusaluksia eikä huviveneitä, jotka saavat kuljettaa enintään 12 matkustajaa.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen valvoo aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/59/EY täytäntöönpanoa tarkastaen ilmoituksia sekä aluksia siten kuin direktiivissä säädetään. Tätä tarkoitusta varten sataman on huolehdittava siitä, että alusjätteistä tehdyt ilmoitukset ovat valvontaa varten alusturvallisuuden valvontaviranomaisen käytettävissä. Ilmoitukset voidaan välittää alukselta satamalle ja satamalta alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle sähköistä käyttöyhteyttä apuna käyttäen.

## 4 §

*Poikkeus ilmoitusvelvollisuudesta ja velvollisuudesta jättää jätteet sataman vastaanottolaitteisiin*

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi myöntää tämän luvun 1 §:ssä tarkoitettua alusjätteiden jättöpakkoa ja 3 §:ssä tarkoitettua alusjätteistä ilmoitusvelvollisuutta koskevan poikkeuksen alukselle, joka on säännöllisessä liikenteessä siten, että se liikennöi toistuvasti aikataulun tai etukäteen vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen satamien välillä ja käy vähintään kerran kahdessa viikossa yhdessä nimetyssä reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa. Poikkeus voidaan myöntää myös alukselle, joka on risteilyliikenteessä tai muussa liikenteessä lähtien ja saapuen samaan suomalaiseen satamaan poikkeamatta muissa satamissa. Poikkeuksen myöntämisen edellytyksenä on, että aluksella on jätehuoltosopimus pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa. Alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle on toimitettava päätöksessä tarkemmin määrätyllä tavalla selvitys siitä, että alus käyttää pääosin jätehuoltosopimuksen mukaisia palveluita. Poikkeus voidaan myöntää määräajaksi, kuitenkin enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen on ilmoitettava päätöksestä niille satamille, joita päätös koskee.

Alusturvallisuusviranomaisen on ilmoitettava Euroopan yhteisön komissiolle myönnettyistä vapautuksista säännöllisesti ja vähintään kerran vuodessa.

## 5 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi antaa tarkempia säännöksiä tämän luvun 1 §:ssä tarkoitettua mahdollisuudesta olla jättämättä vähäisiä määriä jätteitä ja välttää viivytystä.

Merenkululaitoksen määräyksillä voidaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä tämän luvun 3 §:ssä tarkoitettua alusjätteistä ilmoittamisen tavasta.

Sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtiville aluksille voidaan valtioneuvoston asetuksella antaa vastaavat tarkemmat säännökset ja Merenkululaitoksen määräyksillä vastaavat tekniset määräykset kuin 1 ja 2 momentin nojalla voidaan antaa Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä purjehtiville aluksille Marpol 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön



säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.

## 11 luku

### Aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuudet vaaratilanteessa

#### 1 §

*Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen*

Jos öljyä on päässyt aluksesta veteen tai öljyvuodon vaara aluksen karilleajon tai konevian, yhteentörmäyksen taikka muun merivahingon takia on uhkaamassa, aluksen päällikön on ilmoitettava öljyvahingosta tai sen vaarasta välittömästi asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle. Suomalaisen aluksen päällikön on ilmoitettava Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella öljyvahingosta tai sen vaarasta lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Aluksen päällikön on lisäksi ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voidaan vaatia.

Jos suomalaisen aluksen päällikkö Suomen aluevesillä tai Suomen talousvyöhykkeellä havaitsee vedessä öljyä niin suuren määrän, että sen takia sää- ja muut olosuhteet huomioon ottaen uhkaa öljyvahingon vaara, hänen on ilmoitettava havainnosta asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle taikka Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Jos aluksen miehistöön tai päällystöön kuuluva tekee vastaavan havainnon, hän on velvollinen ilmoittamaan asiasta aluksen päällikölle.

Aluksen päällikön ei kuitenkaan tarvitse tehdä 2 momentissa tarkoitettua ilmoitusta, jos on ilmeistä, että 2 momentissa tarkoitetut viranomaiset ovat jo saaneet tapauksesta tiedon.

#### 2 §

*Muun haitallisen aineen päästöstä tai sen vaarasta ilmoittaminen*

Jos aluksesta aiheutuu Suomen vesialueella tai Suomen talousvyöhykkeellä lain säännösten vastainen muun haitallisen aineen päästö veteen, aluksen päällikön on ilman viivytystä ilmoitettava asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle asioista, jotka koskevat alusta, sen tilaa, sijaintia, lastia ja tapahtuman laatua sekä ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voidaan vaatia.

Vähintään 15 metrin pituisen aluksen päällikön on ilmoitettava asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle 1 momentissa luetelluista asioista myös tilanteissa, joissa päästöä ei ole tapahtunut, mutta päästön mahdollisuus on olemassa, kuten tapauksissa, joissa alus on vaurioitunut, aluksen lasti on siirtynyt tai aluksen koneisto tai varusteet ovat vioittuneet tavalla, joka heikentää navigoinnin turvallisuutta.

Suomen vesialueen ja Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella suomalaisesta aluksesta on tehtävä vastaava ilmoitus lähimmän rantavaltion viranomaiselle.

Jos aluksen päällikkö on estynyt antamasta edellä tarkoitettua ilmoitusta, on aluksen omistajan, rahtaajan, käyttäjän tai liikennöitsijän tai heidän asiamiehensä otettava vastatakseen aluksen päällikölle kuuluvasta ilmoitusvelvollisuudesta.

### 3 §

#### *Tarkemmat säännökset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten, Helsingin sopimuksen tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi antaa tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) tämän luvun 1 §:ssä tarkoitettusta öljyvahingosta ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta; ja
- 2) tämän luvun 2 §:ssä tarkoitettusta muun haitallisen aineen päästöstä ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta.

Sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtiville aluksille voidaan valtioneuvoston asetuksella antaa vastaavat tarkemmat säännökset ja Merenkulkulaitoksen määräyksillä vastaavat tekniset määräykset kuin 1 momentin nojalla voidaan antaa Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä purjehtiville aluksille Marpol 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.

## 12 luku

### Valvonta

#### 1 §

##### *Viranomaiset*

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat alusturvallisuuden valvontaviranomainen, Suomen ympäristökeskus, alueellinen ympäristökeskus, rajavartiolaitos, tullilaitos ja poliisi.

Sen lisäksi, mitä muualla tässä laissa säädetään, liikenne- ja viestintäministeriö ja ympäristöministeriö huolehtivat tämän lain mukaisen toiminnan yleisestä ohjauksesta, seurannasta ja kehittämisestä hallinnonalallaan.

#### 2 §

##### *Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen valvontatehtävät*

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista sikäli kuin säännökset tai määräykset koskevat

- 1) alusta ja sen rakennetta sekä lastia;
- 2) aluksen polttoainetta ja sen laatua;
- 3) aluksesta ilmaan ja veteen meneviä päästöjä;
- 4) aluksen suojaamiseen käytettäviä haitallisia kiinnittymisenestojärjestelmiä;
- 5) aluksen varusteita;
- 6) aluksen käyttöä;
- 7) aluksen todistuskirjaa ja muita asiakirjoja;
- 8) aluksen päällikön tai muun miehistön ilmoitusvelvollisuutta;
- 9) velvollisuutta jättää alusjätteet satamaan; ja
- 10) muuta tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista, ellei muualla tässä laissa toisin säädetä.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista sisävesialueella.

#### 3 §

##### *Suomen ympäristökeskuksen valvontatehtävät*

Suomen ympäristökeskus on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tämän lain ja sen nojalla annettu-

jen säännösten ja määräysten noudattamista Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä.

#### 4 §

##### *Alueellisen ympäristökeskuksen valvontatehtävät*

Alueellinen ympäristökeskus valvoo toimialueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista seuraavilta osilta:

- 1) sataman jätehuoltosuunnittelu;
- 2) aluksesta peräisin olevien jätteiden vastaanottolaitteet satamassa; ja
- 3) sataman jätehuoltoa koskevat maksut.

#### 5 §

##### *Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät*

Rajavartiolaitos valvoo aluksesta veteen meneviä päästöjä koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä.

#### 6 §

##### *Tullilaitoksen valvontatehtävät*

Tullilaitos valvoo Suomessa markkinoille saatettavien polttoaineiden laatua koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista.

#### 7 §

##### *Poliisin valvontatehtävät*

Poliisi valvoo aluksesta veteen meneviä päästöjä koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista sisävesialueella sekä Suomen aluevesillä.

#### 8 §

##### *Virka-apu*

Ilmatieteen laitoksen, Merentutkimuslaitoksen, puolustusvoimien, lääninhallituksen ja Tiehallinnon on annettava valvontaviranomaiselle tämän lain mukai-

sen tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

Virka-apuun öljypäästömaksua koskevan tehtävän suorittamiseksi sovelletaan, mitä tämän lain 3 luvun 8 §:ssä säädetään.

## 9§

*Aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin kohdistuva valvonta ja tapahtuneiden päästöjen selvittäminen sekä toiminta kun on välitön vesien pilaantumisen vaara Suomen vesialueella tai sen ulkopuolella*

Aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin kohdistuvasta valvonnasta ja siihen liittyvästä tarkastuksesta ja muista toimenpiteistä Suomen vesialueella ja suomalaisen aluksen osalta myös Suomen vesialueen ulkopuolella säädetään alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995).

Alusturvallisuuden valvontaviranomaisella sekä rajavartiolaitoksella ja poliisilla on oikeus tapahtuneiden päästöjen tai haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien selvittämiseksi suorittaa suomalaisella aluksella muita tarkastuksia, kuten ottaa näytteitä vedessä havaitun öljyn tai muun vahingollisen aineen alkuperän selvittämiseksi. Sama koskee ulkomaista alusta sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella tai sen purjehtiessa Suomen vesialueella, Suomen aluemerellä purjehtivan aluksen osalta kuitenkin 12 luvun 10 §:ssä säädetyn edellytyksin.

Jos tapahtuneiden päästöjen tai haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien selvittäminen sitä vaatii tai on perusteltua syytä epäillä, että aluksen matkaan jostakin muusta kuin aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin liittyvästä syystä liittyy välitön vesien pilaantumisen vaara, alusturvallisuuden valvontaviranomainen sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat pysäyttää aluksen sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella. Sama koskee suomalaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella tai sen ulkopuolella ja ulkomaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella, Suomen aluemerellä purjehtivan aluksen osalta kuitenkin 12 luvun 10 §:ssä säädetyn edellytyksin.

Tämän pykälän 2 ja 3 momentissa tarkoitetut toimenpiteet koskevat 1 luvun 5 §:n säännös huomioon ottaen vain soveltuvin osin puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksia.

Tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulotu kotirauhan suojaamiin tiloihin.

## 10 §

*Oikeus suorittaa tarkastuksia, saada tietoja ja pysäyttää alus Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä*

Kun on perusteltua syytä epäillä, että Suomen aluemerellä kulkeva ulkomainen alus on ollessaan Suomen aluemerellä aiheuttanut päästöjä tai käyttänyt haitallista kiinnittymisenestojärjestelmää, alusturvallisuuden valvontaviranomainen sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat ryhtyä kaikkiin 12 luvun 9 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettuihin toimenpiteisiin.

Kun on perusteltua syytä epäillä, että Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä kulkevalta ulkomaiselta alukselta on Suomen talousvyöhykkeellä rikottu tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, alusturvallisuuden valvontaviranomainen sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat vaatia alukselta tietoja aluksesta, aluksen rekisteröintisatamasta, satamasta, jossa se on viimeksi käynyt, ja satamasta, jonne se on matkalla, sekä muita tietoja sen toteamiseksi, onko säännöksiä rikottu.

Edellä 2 momentissa tarkoitettussa tapauksessa alusturvallisuuden valvontaviranomainen sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat tarkastaa aluksen, jos momentissa tarkoitettujen säännösten rikkomisesta seuraa huomattava päästö, joka aiheuttaa merkittävää meriympäristön pilaantumista tai sen vaaraa, ja alus on kieltäytynyt antamasta tietoja tai aluksen antamat tiedot ovat selvästi ristiriidassa tosiasiallisen tilanteen kanssa ja olosuhteet muutoin antavat aiheita tarkastukseen.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat pysäyttää Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä kulkevan ulkomaisen aluksen, jos on ilmeistä, että alukselta on Suomen talousvyöhykkeellä rikottu tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä siten, että päästöistä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemereren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Edellä 2 — 4 momentissa säädetyin edellytyksin momenteissa tarkoitettut toimenpiteet voidaan kohdistaa myös sellaiseen Suomen talousvyöhykkeellä kulkevaan ulkomaiseen alukseen, jolta epäillään rikotun tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä Suomen aluemerellä.

Tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulotu kotirauhan suojaamiin tiloihin.

## 11 §

*Velvollisuus välttää aiheetonta viivytystä ja vähemmän haitan periaate*

Edellä 12 luvun 9 §:ssä ja 10 §:ssä tarkoitettut toimenpiteet on aina suoritettava siten, ettei alukselle aiheudu tarpeetonta viivytystä.

Ulkomaisen aluksen tarkastus tulee rajoittaa sellaisten todistusten ja muiden asiakirjojen tarkastamiseen, joita alukselta Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten mukaan vaaditaan, tai aluksen muiden vastaavien asiakirjojen tarkastamiseen. Aluksen saa tarkastaa tarkemmin vasta ensin mainitun tarkastuksen jälkeen ja silloinkin vain, jos on perusteltua syytä epäillä, että aluksen tai sen varusteiden kunto poikkeaa olennaisesti asiakirjojen tiedoista tai asiakirjojen tiedot eivät riitä vahvistamaan tai todentamaan epäiltyä säännösten rikkomista taikka aluksessa ei ole voimassa olevia vaadittavia todistuksia tai asiakirjoja.

Vaikka 12 luvun 9 §:n ja 10 §:n mukaisesti suoritetuista tutkimuksista ilmenisi, että ulkomaiselta alukselta on rikottu tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, aluksen tulee viipymättä antaa jatkaa matkaansa.

Jos meriympäristölle aiheutuu kohtuutonta vahingonvaaraa siitä, että 12 luvun 10 §:n 4 momentin nojalla Suomen talousvyöhykkeellä pysäytetyn aluksen annetaan jatkaa matkaansa, alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi kieltää matkan jatkamisen tai asettaa matkan jatkamisen ehdoksi, että alus siirretään lähimmälle sopivalle korjaustelakalle. Päätöksestä, jolla matkan jatkaminen on kielletty tai tehty ehdolliseksi, on viipymättä ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle.

Tarkastuksen toimittamisesta ulkomaisella aluksella sekä aluksen pysäyttämisestä ja sen käytön rajoittamisesta on voimassa, mitä alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa säädetään.

## 12 §

### *Vakuuden asettaminen*

Jos on ilmeistä, että alukselta on Suomen sisäisillä aluevesillä, aluemerellä tai talousvyöhykkeellä rikottu tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä siten, että Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemereren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta aiheutuu huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa, aluksen matkan jatkamisen ehdoksi voidaan määrätä, että aluksen puolesta on asetettava riittävä vakuus mahdollisen korvausvelvollisuuden täyttämiseksi.

Vakuuden asettamisesta ja sen määrästä päättää Suomen ympäristökeskus. Päätökseen haetaan muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta. Hallinto-oikeuden päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Vakuuden tallettamisesta on voimassa, mitä rahan, arvo-osuuksien, arvopaperien tai asiakirjain tallettamisesta velan maksuna tai vapautumiseksi muusta suoritusvelvollisuudesta annetussa laissa (281/1931) säädetään. Vakuus on palautettava sen asettajalle, kun edellytyksiä sen pitämiseksi ei enää ole.

Ulkomaisen aluksen matkan jatkamiselle asetetuista ehdoista on viipymättä ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle.

### 13 §

#### *Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen ja alueellisen ympäristökeskuksen pakkokeinot*

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen ja alueellinen ympäristökeskus voivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa:

- 1) kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia, sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä;
- 2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla tavoin velvollisuutensa
- 3) keskeyttää lainvastaisen menettelyn;
- 3) määrätä lainvastaisesti menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

### 14 §

#### *Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka*

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen ja alueellinen ympäristökeskus voivat asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

### 15 §

#### *Valvontaviranomaisen toimintavelvollisuus aluksen rikkoessa velvollisuutta jättää jätteet satamaan tai päästäessä ympäristöä pilaavia aineita*

Jos on selvää näyttöä siitä, että alus on rikkonut velvollisuutta jättää alusjätteet ja lastijätteet satamaan, alusturvallisuuden valvontaviranomaisen on pysäytettävä alus tai, jos satama, jossa alus seuraavaksi käy, on toisessa valtiossa, ilmoitettava toimivaltaiselle valvontaviranomaiselle siten kuin siitä säädetään aluksesta syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annettussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/59/EY.

Jos aluksen on havaittu päästäneen öljyä tai haitallisia nestemäisiä aineita Suomen vesialueella, talousvyöhykkeellä tai aavalla merellä, Suomen ympäristökeskuksen, rajavartiolaitoksen tai alusturvallisuuden valvontaviranomaisen on sen mukaan, mikä valvova viranomainen päästön on havainnut, ilmoitettava päästöstä satamalle, jossa alus seuraavaksi käy ja aluksen lippuvaltiolle ja pyydettyä ryhtymään toimiin päästön johdosta sen mukaan, mitä säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/35/EY alusten aiheuttamas-



ta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista.

## 16 §

### *Tarkemmat säännökset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä alusturvallisuuden valvontaviranomaisen, Suomen ympäristökeskuksen, alueellisen ympäristökeskuksen, rajavartiolaitoksen, tullilaitoksen ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja työnjaosta.

## 13 luku

### **Erinäiset säännökset**

## 1 §

### *Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset*

Kun suomalainen alus otetaan liikenteeseen, se on katsastettava ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi. Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettaviin katsastuksiin sovelletaan mitä Marpol 73/78 -yleissopimuksessa, Helsingin sopimuksessa, Euroopan yhteisön säädöksissä ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen katsastaa suomalaisen alukset toistuvasti, jotta varmistutaan, että aluksen rakenne, varusteet, laitteet, yleisjärjestely ja rakennusaineet täysin vastaavat asetettuja vaatimuksia. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen on katsastettava muu kuin suomalainen alus sen lippuvaltion pyynnöstä.

Aluksen katsastus voidaan antaa nimetyn katsastajan tai hyväksytyn laitoksen tehtäväksi.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi nimetä katsastajia ja hyväksyä laitoksia, jotka voivat suorittaa aluksessa katsastuksia, määrätä aluksessa katsastuksessa havaitut vaatimusten vastaisuudet korjattaviksi ja tehdä aluksissa katsastuksia satamavaltion pyynnöstä.

Merenkululaitos antaa Marpol 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten ja Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitetuista aluksen rakenteeseen, varusteisiin, laitteisiin, yleisjärjestelyyn ja rakennusaineisiin kohdistuvista katsastuksista.

## 2 §

*Maksut, palkkiot ja kustannusten korvaaminen*

Tässä laissa tarkoitetuista viranomaispäätöksistä sekä viranomaisen katsastus- ja tarkastustoimenpiteistä perittäviin maksuihin sovelletaan, mitä valtion maksuperustelaissa (150/1992) säädetään.

Katsastuksen tai aluksenmittauksen tilaajan on maksettava nimetylle katsastajalle tai alusturvallisuuden valvontaviranomaisen määräämälle aluksenmittaajalle palkkio tämän suorittamasta tähän lakiin tai sen perusteella annettuihin säännöksiin tai määräyksiin perustuvasta toimenpiteestä tai sellaisen perusteella annettavasta asiakirjasta. Palkkion suuruudessa otetaan huomioon aluksen tyyppi, koko, vetoisuus, käyttötarkoitus, liikenteen tai toimenpiteen laatu, toimenpiteen suorituspaikka ja -aika sekä samalla kertaa suoritettavat eri toimenpiteet. Puutteen korjaamisen tarkastamisesta peritään laivanisännältä puolet toimenpiteestä perittävästä palkkiosta. Jos toimenpidettä ei suorittajasta riippumattomasta syystä voida suorittaa yhdellä kertaa taikka lainkaan sen takia, että laivanisäntä ei ole noudattanut, mitä toimenpiteen suorittaja on toimenpidettä varten määrännyt, laivanisännän on kuitenkin suoritettava puolet kyseisestä toimenpiteestä määrätystä palkkiosta. Palkkion suuruudesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Nimetyllä katsastajalla ja alusturvallisuuden valvontaviranomaisen tehtävään määräämällä aluksenmittaajalla on oikeus saada tilaajalta korvaus matkakuluistaan sekä päivärahaa voimassa olevan valtion virkamiesten matkustussäännön mukaan. Jos alus ei ole satamalaiturissa, nimetty katsastaja tai alusturvallisuuden valvontaviranomaisen tehtävään määräämä aluksenmittaaja on kuljetettava alukseen tai hänellä on oikeus saada korvaus kuljetuksen järjestämisestä aiheutuvista kuluistaan.

Tässä pykälässä tarkoitetut maksut, palkkiot ja kustannukset saadaan periä maksuvelvolliselta ilman tuomiota ja päätöstä noudattaen mitä verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään julkisoikeudellisesta tai siihen rinnastettavasta saatavasta.

## 3 §

*Hyvän hallinnon vaatimukset*

Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen tehtävään nimeämän katsastajan on tässä laissa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä hoitaessaan noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaissa (423/2003), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään. Alusten tekniset asiakirjat on kuitenkin annettava aluksessa sillä kielellä, jolla tekniset asiakirjat aluksessa laaditaan.

Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen tehtävään nimeämään katsastajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta hänen suorittaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä.

#### 4 §

##### *Alusjäterikkomus*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin tämän lain

- 1) 2 luvun 1 §:n mukaista öljyn päästökieltoa ja päästörajoitusta;
  - 2) 2 luvun 3 §:n 1 ja 2 momentin ja 4 §:n mukaisia öljysäiliöaluksia koskevia vaatimuksia;
  - 3) 2 luvun 3 §:n 4 momentin ja 8 §:n mukaisia öljyn kuljettamista koskevia kieltoja;
  - 4) 4 luvun 2 §:n mukaista haitallisten nestemäisten aineiden päästökieltoa ja päästörajoitusta;
  - 5) 4 luvun 4 §:n mukaisia kemikaalisäiliöaluksia koskevia rakenne- ja laitevaatimuksia;
  - 6) 5 luvun 1 §:n mukaista käymäläjäteveden päästökieltoa ja päästörajoitusta;
  - 7) 6 luvun 1 §:n mukaista kiinteän jätteen päästökieltoa ja päästörajoitusta;
  - 8) 7 luvun 5, 6 ja 9 §:n mukaisia ilmaan menevien päästöjen rajoittamiseksi vaadittuja laitevaatimuksia kuten dieselmoottoreita ja jätteenpolttouuneja koskevia vaatimuksia tai polttoaineita koskevia vaatimuksia;
  - 9) 7 luvun 9 §:n mukaista jätteen polttokieltoa ja päästörajoitusta;
  - 10) 8 luvun 1 §:n mukaista haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käytön kieltoa;
  - 11) 9 luvun 1 §:n ja 2 §:n mukaista sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuutta;
  - 12) 10 luvun 1 §:n mukaista velvollisuutta jättää jätteet satamaan;
  - 13) 10 luvun 3 §:n mukaista alusjätteistä ilmoittamisvelvollisuutta;
  - 14) 11 luvun 1 §:n mukaista öljyvahingon vaarasta ilmoittamisvelvollisuutta;
  - 15) 11 luvun 2 §:n mukaista muun haitallisen aineen kuin öljyn vaarasta ilmoittamisvelvollisuutta;
  - 16) 12 luvun 9 ja 10 §:n mukaista velvollisuutta suostua aluksen pysäyttämiseen, aluksen tarkastukseen ja näytteenottoon sekä tietojen antamiseen; tai
  - 17) 13 luvun 1 §:n mukaista velvollisuutta katsastaa alus
- on tuomittava, jollei teko ole vähäinen, tai jollei tekoon ole syyllistytty huolimattomuudesta ulkomaiselta alukselta, tai jollei siitä ole tuomittava rangaistukseen siten kuin rikoslain 48 luvun 1 – 4 §:ssä säädetään, *alusjäterikkomuksesta* sakkoon.

Sitä, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä, uhkasakolla, teettämishallalla tai keskeyttämishallalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, ei voida tuomita 1 momentin nojalla rangaistukseen samasta teosta.

Edellä 1 momentissa rangaistavaksi säädetystä menettelystä tuomitaan rangaistukseen se, jonka velvollisuuksien vastainen teko tai laiminlyönti on. Tätä arvioidessa on otettava huomioon asianomaisen asema, hänen tehtäviensä ja toi-

mivaltuuksiensa laatu ja laajuus sekä muutenkin hänen osuutensa lainvastaisen tilan syntyyn ja jatkumiseen.

Sen estämättä, mitä rikoslain 1 luvussa säädetään, 1 momentissa tarkoitettujen säännösten rikkomiseen sovelletaan Suomen lakia myös, kun teko on tehty ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä.

## 5 §

### *Velvollisuus ilmoittaa aluksen lippuvaltiolle*

Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen on ilmoitettava viipymättä ulkomaiseen alukseen kohdistuvasta 12 luvun 9 ja 10 §:n mukaisesta menettelystä aluksen lippuvaltiolle. Jos kyse on Suomen vesialueella tehdystä teosta, vain oikeudenkäyntiin liittyvät tiedot on ilmoitettava.

## 6 §

### *Oikeus pakkokeinojen käyttöön Suomen talousvyöhykkeellä ulkomaista alusta kohtaan*

Tutkittaessa sellaista tämän lain 13 luvun 4 §:ssä tarkoitettua rikoslain 48 luvun 1 — 4 §:ssä rangaistavaksi säädettyä tekoa, josta rikoslain 48 luvun 10 §:n mukaan rangaistuksena voidaan tuomita vain sakkoa, oikeus pakkokeinojen käyttöön määräytyy rikoslain 48 luvun 1 — 4 §:ssä säädettyjen rangaistusasteikkojen perusteella.

## 7 §

### *Rikosoikeudellinen toimivalta ulkomaisen aluksen osalta*

Jos 13 luvun 4 §:ssä tarkoitettu teko on tehty ulkomaiselta alukselta sen ollessa Suomen talousvyöhykkeellä, rikosasiaa ei saa tutkia Suomessa ilman valtakunnansyyttäjän syytemääräystä, ellei kysymyksessä ole jokin rikoslain 1 luvun 12 §:n 2 momentissa tarkoitettu tapaus.

Jos ulkomainen alus ei ole tullut vapaaehtoisesti suomalaiseen satamaan tai ollut vapaaehtoisesti ankkurissa Suomen vesialueella, 1 momentissa tarkoitettusta teosta saa nostaa syytteen vain, jos päästöstä on aiheutunut huomattavaa vahinkoa tai vahingon vaaraa Suomen rantaviivalle taikka siihen liittyville eduille tai Suomen aluemerен tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettusta teosta ei saa nostaa syytettä, jos aluksen lippuvaltio ryhtyy oikeudellisiin toimiin rangaistuksen määräämiseksi kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun esitutkinta on aloitettu Suomessa. Kun lippuval-

tion käynnistämät oikeudelliset toimet on saatu päätökseen, menettely Suomessa on päätettävä.

Syytteen 1 momentissa tarkoitettua teosta saa nostaa 3 momentin estämättä, jos teosta on aiheutunut Suomelle rantavaltiona huomattavaa vahinkoa tai jos aluksen lippuvaltio on toistuvasti laiminlyönyt velvollisuutensa panna tehokkaasti täytäntöön velvoitteet, jotka koskevat sen lipun alla purjehtivilta aluksilta tehtyjä, aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevien kansainvälisten sopimusten vastaisia tekoja.

## 8 §

### *Oikaisuvaatimus*

Asianosainen saa hakea oikaisua alusturvallisuuden valvontaviranomaiselta, jos päätös koskee:

1) alusturvallisuuden valvontaviranomaisen tekemää aluksen katsastusta tai tarkastusta tai alusta koskevaa muuta tämän lain nojalla annettua asiakirjaa taikka alusturvallisuuden valvontaviranomaisen nimeämän katsastajan aluksen katsastuksen tai tarkastuksen johdosta antamaa päätöstä; tai

2) alusturvallisuuden valvontaviranomaisen nimeämän katsastajan tämän lain mukaisesta toimituksesta, päätöksestä tai todistuskirjasta määräämää maksua.

Päätökseen, johon saa hakea oikaisua, ei saa hakea valittamalla muutosta. Päätökseen on liitettävä ohjeet oikaisuvaatimuksen tekemiseksi. Oikaisua on haettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaamisesta.

Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen on ratkaistava tässä pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus kahden kuukauden kuluessa oikaisuvaatimuksen vireilletulosta. Päätös oikaisuvaatimukseen on kuitenkin annettava 14 päivän kuluessa oikaisuvaatimuksen vireilletulosta, jos päätös estää aluksen tavanomaisen liikennöinnin.

## 9 §

### *Muutoksenhaku*

Muuhun kuin tämän lain 3 luvun 5 ja 10 - 13 §:ssä, 12 luvun 12 ja 14 §:ssä ja 13 luvun 8 §:ssä tarkoitettuun päätökseen haetaan muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Jos alusturvallisuuden valvontaviranomainen ei ole antanut oikaisuvaatimuksen johdosta päätöstä sille 13 luvun 8 §:n 3 momentissa varatussa määräajassa, lasketaan valituksen tekemiselle varattu määräaika 13 luvun 8 §:n 3 momentissa tarkoitetun määräajan päättymisestä.

Jos päätös estää aluksen tavanomaisen liikennöinnin, valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

## 10 §

### *Päätöksen täytäntöönpano*

Oikaisuvaatimuksen käsittely tai muutoksenhaku ei estä päätöksen täytäntöönpanoa, ellei oikaisuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen toisin määrää.

Öljypäästömaksun maksupäätöksen täytäntöönpanoon sovelletaan, mitä tämän lain 3 luvun 15 §:ssä säädetään.

## 11 §

### *Toimivaltainen tuomioistuin*

Toimivaltaisena tuomioistuimena tiettyä alusta tai siitä aiheutuneeksi väitettyä ympäristön pilaantumista koskevassa asiassa, jossa tätä lakia on sovellettava, on merilain 21 luvun 1 §:ssä mainittu käräjäoikeus (merioikeus), jonka toimipiirissä oikeudenkäynnin aiheuttanut tapahtuma on sattunut. Jos tapahtuma on sattunut aluksen ollessa matkalla, voidaan asia panna vireille myös siinä merilain 21 luvun 1 §:ssä mainitussa käräjäoikeudessa, jonka toimipiirissä olevaan satamaan alus ensimmäiseksi saapuu.

Milloin 13 luvun 4 §:ssä tarkoitettu teko on tapahtunut Suomen talousvyöhykkeellä, rikosasia käsitellään merilain 21 luvun 1 §:ssä mainitussa käräjäoikeudessa. Toimivaltainen käräjäoikeus on se, jonka tuomiopiiriä lähinnä rikos voidaan katsoa tehdyksi soveltaen, mitä oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain (689/1997) 4 luvun 1 §:n 1 ja 2 momentissa säädetään. Tätä pykälää sovellettaessa näiden käräjäoikeuksien tuomiopiirien rajojen katsotaan jatkuvan aluevesien ulkorajalta suuntaansa muuttamatta talousvyöhykkeen ulkorajaan saakka.

Milloin 13 luvun 4 §:ssä tarkoitettu teko on tapahtunut Suomen alueen ulkopuolella muualla kuin Suomen talousvyöhykkeellä, rikosasia käsitellään Helsingin käräjäoikeudessa.

## 12 §

### *Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20\_\_.

Tällä lailla kumotaan laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä (300/1979) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Seuraavat säännökset, jotka on osaksi annettu aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä (300/1979) annetun lain nojalla, jäävät voimaan tämän lain tullessa voimaan:

- 1) asetus alusten katsastuksista (1123/1999);
- 2) asetus laivavarusteista (925/1998); sekä
- 3) asetus kemikaali- ja kaasusäiliöaluksista (244/1982).

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

### 13 §

#### *Siirtymäsäännös*

Tehdyt katsastukset, myönnetyt todistuskirjat, samanarvoisuudet, poikkeusluvat ja muut luvat, jotka on annettu aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) mukaisesti ovat voimassa tämän lain mukaisina katsastuksina ja todistuskirjoina niissä määritellyn määräajan loppuun saakka.

## **Laki 2**

### **Öljyvahinkojen torjuntalaki**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

## **1 luku. Yleiset säännökset**

### 1 §

#### *Lain tavoite*

Tämän lain tavoitteena on, että

- 1) maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen ja aluksista aiheutuvien öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaan varaudutaan asianmukaisesti;
- 2) mahdolliset vahingot torjutaan nopeasti ja tehokkaasti ja
- 3) vahinkojen seuraukset korjataan niin, että ihmisille, omaisuudelle ja ympäristölle aiheutuvat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

Lain tavoitteena on lisäksi määritellä selkeästi öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisten ja muiden tahojen tehtävät, vastuut ja torjuntatöiden johdovastuut.

## 2 §

*Lain soveltamisala*

Lakia sovelletaan maa-alueella tapahtuvien öljyvahinkojen sekä Suomen vesi-alueella ja talousvyöhykkeellä aluksista aiheutuvien öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaan ja torjuntaan varautumiseen sekä vahinkojen seurausten korjaamiseen. Lisäksi laissa säädetään kansainvälisen virka-avun antamisesta ja pyytämisestä.

Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan sovelletaan lisäksi, mitä siitä on sovittu Suomea sitovissa kansainvälisissä meriympäristövahinkojen torjuntaa koskevissa sopimuksissa.

Muun vaarallisen aineen kuin öljyn maa-alueella ympäristölle aiheuttamien vahinkojen torjuntaan sovelletaan pelastuslain (468/2003) pelastustoimintaa koskevia säännöksiä.

## 3 §

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet mukaan luettuina, sekä öljypitoista seosta ja jätettä;
- 2) *muulla haitallisella aineella* kaikkea muuta ainetta kuin 1 kohdassa tarkoitettua öljyä, jonka joutuminen mereen saattaa aiheuttaa pilaantumista;
- 3) *aluksella* alusjätelain ( /20 ) 1 luvun 2 §:n 15 kohdassa tarkoitettua vesikulkuneuvoa;
- 4) *maa-alueen öljyvahingolla* sellaista maa-alueella tapahtuvaa vahinkoa tai haittaa, jonka maahan tai veteen joutunut öljy aiheuttaa ihmiselle tai ympäristölle likaamalla, turmelemalla tai pilaamalla maaperää, vesiä, kasvillisuutta, eläimistöä, laitteita tai rakenteita;
- 5) *alusöljyvahingolla* aluksesta aiheutuvaa tapahtumaa tai samaa alkuperää olevaa tapahtumasarjaa, joka johtaa tai saattaa johtaa öljypäästöön ja joka vaarantaa tai saattaa vaarantaa vesistön tai meriympäristön taikka rannikon tilan tai niihin liittyviä etuja, ja joka vaatii kiireellisesti suoritettavia toimia;
- 6) *öljyvahingolla* maa-alueen öljyvahinkoa ja alusöljyvahinkoa;
- 7) *aluskemikaalivahingolla* aluksesta merialueella aiheutuvaa tapahtumaa tai samaa alkuperää olevaa tapahtumasarjaa, joka johtaa tai saattaa johtaa muun haitallisen aineen kuin öljyn päästöön ja joka vaarantaa tai saattaa vaarantaa meriympäristön taikka rannikon tilan tai niihin liittyviä etuja, ja joka vaatii kiireellisesti suoritettavia toimia,



8) *jälkitorjunnalla* öljyvahingon torjuntaa, jota tehdään öljyn pilaaman maaperän, pohjaveden ja rannikon puhdistamiseksi ja kunnostamiseksi sen jälkeen, kun välttämättömät torjuntatoimet vahingon rajoittamiseksi ja öljyn keräämiseksi on tehty.

## **2 luku. Viranomaiset ja niiden tehtävät**

### *4 §*

#### *Ympäristöministeriön tehtävät*

Öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan yleinen ohjaus, seuranta ja kehittäminen kuuluu ympäristöministeriölle.

### *5 §*

#### *Suomen ympäristökeskuksen tehtävät*

Suomen ympäristökeskus huolehtii öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan ja alan ammatillisen jatko- ja täydennyskoulutuksen valtakunnallisesta järjestämisestä ja kehittämisestä. Se huolehtii myös riittävän valtakunnallisen alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntavalmiuden hankkimisesta ja ylläpidosta.

Suomen ympäristökeskus vastaa alusöljyvahinkojen torjunnasta ja asettaa torjuntatöiden johtajan, jos alusöljyvahinko on sattunut tai sen vaara uhkaa Suomen vesialueella aavalla selällä tai talousvyöhykkeellä.

Jos alusöljyvahinko on sattunut tai sen vaara uhkaa yhtä useammalla pelastustoimen alueella taikka jos vahinko tai sen vaara on niin suuri, ettei alueen pelastustoiminta kohtuudella voida vaatia yksin huolehtimaan torjuntatöistä, tai jos torjuntatoimet kestävät pitkään taikka siihen muuten on erityistä syytä, Suomen ympäristökeskus voi ottaa torjunnan vastuulleen ja asettaa torjuntatöiden johtajan.

Suomen ympäristökeskus vastaa torjunnasta ja asettaa torjuntatöiden johtajan, jos aluskemikaalivahinko on sattunut tai sen vaara uhkaa Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä.

### *6 §*

#### *Alueellisen ympäristökeskuksen tehtävät*

Alueellinen ympäristökeskus ohjaa ja valvoo öljyvahinkojen torjunnan järjestämistä alueellaan ja vahvistaa toimialueensa pelastustoimen alueiden öljyva-

hinkojen torjuntasuunnitelmat. Se antaa myös tarvittaessa muille torjuntaviranomaisille asiantuntija-apua ja mahdollisuuksiensa mukaan muutakin apua öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa.

## 7 §

### *Alueen pelastustoimen tehtävät öljyvahinkojen torjunnassa*

Alueen pelastustoimi vastaa maa-alueen öljyvahinkojen ja alusöljyvahinkojen torjunnasta alueellaan. Se ohjaa myös öljyvahinkojen torjuntaan varautumista alueellaan siten kuin jäljempänä säädetään.

Alueen pelastustoimi on pyydettyäessä velvollinen osallistumaan aluskemikaalivahinkojen torjuntaan, jollei tehtävän suorittaminen merkittävällä tavalla vaaranna sen muun tärkeän lakisääteisen tehtävän suorittamista

## 8 §

### *Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan osallistuvat viranomaiset*

Merenkulkulaitos, puolustusvoimat ja rajavartiolaitos osallistuvat alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan siten kuin tässä tai muussa laissa tarkemmin säädetään. Rajavartiolaitos osallistuu kuitenkin vain merialueella tapahtuvien vahinkojen torjuntaan.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen torjuntaviranomaisten on alusöljy- tai aluskemikaalivahingon havaittuaan tai sellaisesta tiedon saatuaan ryhdyttävä pikaisesti valmiutensa edellyttämiin torjuntatoimiin, jollei tehtävän suorittaminen merkittävällä tavalla vaaranna viranomaisen muun tärkeän lakisääteisen tehtävän suorittamista.

Varustamoliikelaitoksen velvollisuudesta tarjota palveluja öljyvahinkojen torjumiseksi säädetään varustamoliikelaitoksesta annetussa laissa (937/2003).

## 9 §

### *Kunnan tehtävät öljyvahinkojen torjunnassa*

Kunta vastaa tarvittaessa öljyvahinkojen jälkitorjunnasta alueellaan. Kunnan eri viranomaisten ja laitosten tulee tarvittaessa osallistua öljyvahinkojen torjuntaan.

Alueen pelastustoimen öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmassa on oltava tiedot torjuntaan osallistuvista ja jälkitorjunnasta vastaavista kunnan viranomaisista ja laitoksista.

## 10 §

*Torjuntaviranomaiset*

Tässä laissa tarkoitettuja torjuntaviranomaisia ovat:

- 1) Suomen ympäristökeskus ja sen asettama torjuntatöiden johtaja alusöljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa;
- 2) Merenkulkulaitos, puolustusvoimat ja rajavartiolaitos ryhdyttyään alusöljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjuntaan;
- 3) alueellinen ympäristökeskus öljyvahinkojen torjunnassa;
- 4) alueen pelastustoimen pelastusviranomainen ja torjuntatöitä johtava muu pelastuslain 44 § :n 1 momentissa tarkoitettu pelastustoiminnan johtaja öljyvahinkojen torjunnassa sekä
- 5) kunta ja kunnan määräämä viranomainen öljyvahinkojen jälkitorjunnassa.

Torjuntatöitä johtava henkilö on tehtävässään virkavastuun alainen.

## 11 §

*Virka-apuviranomaiset*

Valtion viranomaiset ovat pyydettyäessä velvollisia mahdollisuuksiensa mukaan antamaan torjuntaviranomaisille virka-apua. Sama velvollisuus on luotsausliikelaistoksesta annetussa laissa (938/2003) tarkoitettulla liikelaistoksella.

**3 luku. Öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmat**

## 12 §

*Alueen pelastustoimen öljyvahinkojen torjuntasuunnitelma*

Alueen pelastustoimella on oltava maaöljyvahinkojen torjuntasuunnitelma. Sillä on oltava myös alusöljyvahinkojen torjuntasuunnitelma, jos se paikalliset olosuhteet huomioon ottaen on tarpeellinen. Suunnitelmat on laadittava yhdeksi yhtenäiseksi torjuntasuunnitelmaksi. Alueellinen ympäristökeskus vahvistaa alueen pelastustoimen hyväksymän öljyvahinkojen torjuntasuunnitelman.

Öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmassa on oltava tiedot öljyvahinkojen torjunnan eri viranomaisista ja niiden tehtävistä, selvitys torjuntavalmiuden tasosta ja torjunnan järjestämisestä sekä tiedot öljyntorjunnan kalustosta.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset öljyvahinkojen torjuntasuunnitelman sisällöstä, sen laatimisesta, hyväksymisestä ja tarkistamisesta. Ympäristöministeriö antaa tarkempia ohjeita riittävän torjuntavalmiuden arvioimisesta ja torjuntavalmiuden edellyttämästä kalustosta sekä sen hankinnasta.

## 13 §

*Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan yhteistoimintasuunnitelma*

Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisten tulee laatia alueellisen ympäristökeskuksen johdolla suunnitelma yhteistoiminnasta alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntatyössä. Suunnitelman vahvistaa ympäristöministeriö.

Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen yhteistoimintasuunnitelmassa on oltava tiedot öljyvahinkojen torjunnan eri viranomaisista ja niiden tehtävistä, selvitys torjunnan palvelutasosta ja torjunnan järjestämisestä sekä tiedot öljyvahinkojen torjunnan kalustosta.

Tarkemmat säännökset yhteistoimintasuunnitelman sisällöstä ja suunnitelman käsittelystä sekä suunnittelussa noudatettavasta aluejaosta ja suunnitelman laadinnasta vastaavasta alueellisesta ympäristökeskuksesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

**4 luku. Öljyvarastojen ja satamien velvollisuudet**

## 14 §

*Öljyvaraston perustorjuntavalmius*

Jokainen, joka varastoi öljyä samalla varastoalueella vähintään 100 000 litraa mutta kuitenkin alle miljoona litraa, on velvollinen pitämään varastoalueella paikallisten olosuhteiden vaatiman määrän torjuntaan soveltuvaa imeytys- tai muuta vastaavaa ainetta ja vahingon torjuntaan tarvittavaa kalustoa sekä huolehtimaan siitä, että saatavissa on niiden käyttöön perehtynyttä henkilöstöä. Jos varastoalue sijaitsee siten, että sieltä voi öljyvuodon yhteydessä joutua öljyä vesistöön, on varastoalueella oltava niin paljon öljypuomia, että sen avulla voidaan estää öljyn leviäminen vesistöissä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun varaston haltijan on huolehdittava siitä, että varaston henkilökunta on perehtynyt öljyvahinkojen hälytysjärjestelmään ja että henkilökunnan tiedossa ovat ne paikat, jotka viranomainen on hyväksynyt öljyisen jätteen keräys- ja hävityspaikoiksi.

Jakeluasemilta edellytettävästä torjuntavalmiudesta säädetään vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetussa laissa (390/2005).

## 15 §

*Suuren öljyvaraston torjuntavalmius*

Jos öljyn määrä muualla kuin rannikolla sijaitsevilla varastoalueella on miljoona litraa tai suurempi, varastoiija on velvollinen laatimaan suunnitelman alueella sattuvan öljyvahingon varalta ja kuulemaan siinä yhteydessä alueen pelastustointia. Varastoiijan on myös hankittava öljyvahinkojen ehkäisemiseksi ja rajoittamiseksi tarpeellista kalustoa sekä huolehdittava siitä, että saatavissa on sen käyttöön perehtynyttä henkilöstöä. Suunnitelma torjunnan järjestämisestä on viivytyksettä saatettava alueellisen ympäristökeskuksen ja alueen pelastustoimen tietoon.

Tarkemmat säännökset 1 momentissa mainitusta suunnitelmasta ja tarvittavista torjuntakalustosta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

## 16 §

*Sataman ja laitoksen torjuntavalmius*

Pääasiassa kauppamerenkulun käyttöön tarkoitetun sataman pitäjä ja muun rannikkoalueella miljoona litraa tai sitä enemmän öljyä tai muita haitallisia aineita varastoivan laitoksen toiminnan harjoittaja on velvollinen laatimaan suunnitelman alueella sattuvan öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon varalta. Suunnitelmaa laadittaessa on kuultava alueen pelastustointia. Sataman pitäjän ja toiminnan harjoittajan on hankittava öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen ehkäisemiseksi ja rajoittamiseksi tarpeellista kalustoa. Toiminnanharjoittajan tulee myös huolehtia siitä, että torjuntakaluston käyttäjiksi on saatavissa koulutettua henkilöstöä. Suunnitelma torjunnan järjestämisestä on viivytyksettä saatettava alueellisen ympäristökeskuksen ja alueen pelastustoimen tietoon.

Tarkemmat säännökset 1 momentissa mainitusta suunnitelmasta ja tarvittavasta torjuntakalustosta annetaan valtioneuvoston asetuksella. Säännöksiä annettaessa otetaan huomioon sataman liikenteen ja erityisesti siellä käyvien säiliöalusten määrä ja muut öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon vaaraan vaikuttavat seikat.

**5 luku. Öljy- ja aluskemikaalivahingon torjunta**

## 17 §

*Vahingosta ilmoittaminen ja ensitorjunta*

Aluksen päällikön velvollisuudesta ilmoittaa alusöljy- ja aluskemikaalivahingosta sekä ryhtyä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä tilanteessa

voidaan kohtuudella vaatia, säädetään alusjätelain ( xx/200x) 11 luvun 1 ja 2 §:ssä.

Sen, jonka hallussa vahingon tai vahingon vaaran aiheuttanut öljy on, on ilmoitettava vahingosta tai sen uhasta hätäkeskukselle ja ryhdyttävä sellaisiin torjuntatoimiin, joita häneltä olosuhteisiin nähden voidaan kohtuudella vaatia.

Yleisestä ilmoittamis- ja toimimisvelvollisuudesta öljyn tai muun vahingollisen aineen aiheuttaman vahingon tai vahingon vaaran uhatessa on voimassa, mitä siitä pelastuslain (468/2003) 28 §:ssä säädetään.

## 18 §

### *Vahinkoilmoituksen vastaanoton edellyttämät toimenpiteet*

Öljy- tai aluskemikaalivahingosta tai sen vaarasta tiedon saaneen hätäkeskuksen, meripelastuskeskuksen, meripelastuslohkokeskuksen tai VTS –viranomaisen tulee viipymättä välittää tieto maa-alueen öljyvahingosta kyseisen alueen pelastustoimelle ja alusöljy- tai aluskemikaalivahingosta Suomen ympäristökeskukselle ja alueen pelastustoimelle.

## 19 §

### *Torjunnan järjestäminen*

Asianomaisen torjuntaviranomaisen tulee kiireellisesti ryhtyä vahinkojen torjumiseksi tai rajoittamiseksi kaikkiin sellaisiin tarpeellisiin toimenpiteisiin, joista aiheutuvat kustannukset tai vahingot eivät ole ilmeisessä epäsuhteessa uhattuina oleviin taloudellisiin ja muihin arvoihin. Torjuntatoimenpiteet on suoritettava niin, ettei luonnon ja ympäristön saattamista samaan tilaan, jossa se oli ennen vahinkotapahtumaa, tarpeettomasti vaikeuteta.

Suomen ympäristökeskus on muun torjuntaviranomaisen pyynnöstä tarvittaessa velvollinen antamaan öljyntorjuntakalustonsa ja sen käyttöön tarvittavan henkilöstön torjuntatöiden johtajan käytettäväksi.

Suomen ympäristökeskus asettaa torjuntatöiden johtajan käyttöön tarpeellisen henkilöstön, kaluston ja tarvikkeet, jos se 5 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa vastaa alusöljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjunnasta taikka on ottanut torjunnan vastuulleen. Näissä tapauksissa alueen pelastustoimen on alueensa ulkopuolellakin asetettava torjuntatöiden johtajan pyynnöstä torjuntakalustonsa ja -tarvikkeensa sekä niiden käyttöön tarvittavaa henkilöstöä torjuntatöiden johtajan käytettäväksi.

## 20 §

*Velvollisuus osallistua torjuntaan*

Jos öljyvahinko tai aluskemikaalivahinko, sen vaara tai vahingon leviämisen mahdollisuus on niin suuri, että torjuntaviranomaisen käytössä oleva henkilöstö tai kalusto ei riitä vahingon tehokkaaseen torjumiseen tai ehkäisyyn, on torjuntaviranomaisella oikeus määrätä satama, laitos, öljyn varastoija tai muu, jolla on torjuntakalustoa tai niiden käyttöön perehtynyttä henkilöstöä, asettamaan nämä torjuntaviranomaisten käyttöön, jollei tästä aiheudu toiminnan harjoittajalle kohtuutonta haittaa.

## 21 §

*Torjuntatöiden johtaminen*

Öljyvahingon torjuntatöitä johtaa sen pelastustoimen alueen pelastusviranomainen, jossa vahinko tai vaaratilanne on saanut alkunsa, jollei tämän pykälän 2 momentista muuta johdu taikka toisin sovita. Siihen saakka kunnes pelastusviranomainen ottaa toiminnan johtaakseen, torjuntatöitä voi johtaa muu pelastuslain 44 §:n 1 momentissa tarkoitettu pelastustoiminnan johtaja.

Alusöljyvahingon torjuntatöitä johtaa Suomen ympäristökeskuksen asettama torjuntatöiden johtaja, jos Suomen ympäristökeskus 5 §:n mukaan on vastuussa torjunnasta, taikka on ottanut torjunnan vastuulleen. Aluskemikaalivahingon torjuntatöitä johtaa Suomen ympäristökeskuksen asettama torjuntatöiden johtaja. Tässä momentissa tarkoitettuja torjuntatöitä voi kuitenkin johtaa vahinkopaikalle saapunut alueen pelastustoimen tai muun torjuntaviranomaisen palveluksessa oleva henkilö siihen saakka, kun Suomen ympäristökeskuksen asettama torjuntatöiden johtaja ottaa toiminnan johtaakseen.

Öljyvahingon jälkitorjuntaa johtaa asianomaisen kunnan määräämä viranomainen. Alueellinen ympäristökeskus ohjaa ja sovittaa yhteen jälkitorjuntatöitä, jos torjunta ulottuu usean kunnan alueelle.

## 22 §

*Yhteistoiminta torjuntatilanteissa*

Jos öljy- tai aluskemikaalivahingon torjuntatoimiin osallistuu yhtä useamman toimialan viranomaisia, torjuntatyön johtaja toimii yleisjohtajana ja vastaa tilannekuvan ylläpitämisestä sekä tehtävien antamisesta eri toimialoille ja toiminnan yhteensovittamisesta. Yksiköt toimivat oman johtonsa alaisuudessa siten, että niiden toimenpiteet kokonaisuutena edistävät vahingon tehokasta torjuntaa.

Torjuntatöiden johtaja voi muodostaa avukseen eri viranomaisten edustajista koostuvan johtoryhmän, jos alusöljy- tai aluskemikaalivahingon torjuntatöihin osallistuu yhtä useamman toimialan viranomaisia. Ryhmää voidaan laajentaa torjuntatoimeen osallistuvien vapaaehtoisten yhdistysten ja muiden yhteisöjen edustajilla. Torjuntatöiden johtaja voi myös kutsua avukseen asiantuntijoita.

## 23 §

### *Torjuntaviranomaisen toimivaltuudet*

Jos öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjumiseksi ja vahinkojen seurausten rajoittamiseksi on välttämätöntä, on torjuntaviranomaisella oikeus:

- 1) ottaa tilapäisesti käyttöön vahinkojen torjuntaan sopivia laitteita ja tarvikkeita, tarpeellisia viestintä- ja kuljetusvälineitä, työkoneita ja –välineitä ja sekä lastaukseen, purkaukseen tai väliaikaiseen varastointiin tarvittavia tiloja ja paikkoja;
- 2) nousta maihin ja liikkua toisen alueella;
- 3) määrätä maa- ja vesirakennustoimenpiteistä toisen alueella;
- 4) rajoittaa vesiliikennettä sekä
- 5) ryhtyä muihin öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjumiseksi tarpeellisiin toimiin.

## 24 §

### *Johtovastuun siirto ja torjuntatöiden lopettaminen*

Torjuntatöiden johtaja ilmoittaa, milloin hän ottaa johtovastuun itselleen. Torjuntatöiden johtaja myös päättää milloin johtovastuu siirretään kunnan asianomaiselle viranomaiselle öljyvahingon jälkitorjunnassa.

Torjuntatöiden johtaja päättää alueellista ympäristökeskusta tarvittaessa kuuluaan, milloin öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjunta ei enää vaadi torjuntaviranomaisen toimenpiteitä.

## 25 §

### *Alusta ja sen lastia koskevat toimenpiteet*

Jos Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä alus uppoaa, joutuu karille tai yhteentörmäyksen osapuoleksi, saa vuodon tai konevian taikka muutoin joutuu tilaan, johon liittyy ilmeinen öljyn tai muun haitallisen aineen vuodon vaara, Suomen ympäristökeskus voi määrätä ryhdyttäväksi sellaisiin alukseen ja sen lastiin kohdistuviin pelastus- tai muihin toimenpiteisiin, jotka se katsoo välttämättömiksi vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi tai rajoittamiseksi. Ennen toimenpiteisiin ryhtymistä Suomen ympäristökeskuksen on neuvoteltava tilanteesta alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 luvun 5 §:ssä



tarkoitettun alusturvallisuuden valvontaviranomaisen kanssa. Lisäksi Suomen ympäristökeskuksen on neuvoteltava aluksen omistajan, toimeksiannon saaneen pelastusyhtiön ja vakuutuksenantajien edustajien kanssa, jos se voi tapahtua aiheuttamatta tarpeetonta viivytystä.

Sen aluksen päällikkö, josta vesien pilaantuminen tai sen vaara on aiheutunut, on velvollinen antamaan viranomaisille mainittujen vahingollisten seurausten estämiseksi kaikkea apua, jota olosuhteet huomioon ottaen voidaan vaatia.

## 26 §

### *Kansainvälisen virka-avun antaminen ja pyytäminen*

Suomen ympäristökeskus päättää valtioiden välisen sopimuksen tai vieraan valtion pyynnön perusteella avun antamisesta ulkomaille alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan kuuluvassa asiassa. Suomen ympäristökeskus päättää myös avun pyytämisestä ulkomailta, milloin se on alusöljy- tai aluskemikaalivahingon torjumiseksi tarpeen.

Suomen ympäristökeskuksen tulee 1 momentissa tarkoitettua apua vastaanotettaessa avustaa ulkomaisia torjuntayksioitä niiden maahantuloon ja maastalähtöön liittyvissä lupa-, ilmoitus- ja vastaavissa asioissa sen mukaan kuin maahantulon edellytyksistä erikseen säädetään tai Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa määrätään.

## **6 luku. Valvonta, hallintopakko ja muutoksenhaku**

## 27 §

### *Valvonta*

Alueellinen ympäristökeskus valvoo edellä 12, 15 ja 16 §:ssä tarkoitettujen torjuntasuunnitelmien laatimista, suunnitelmien mukaisen kaluston hankintaa ja että torjuntakaluston käyttöön on saatavilla tarvittava henkilöstö. Alueen pelastustoimen tehtävänä on tarkastaa, että 14 - 16 §:ssä tarkoitettun toiminnan harjoittajalla on suunnitelman mukainen kalusto ja torjuntavalmius sekä ilmoittaa alueelliselle ympäristökeskukselle mahdollisesti havaitsemistaan puutteista.

## 28 §

### *Hallintopakko*

Alueellinen ympäristökeskus voi määrätä sen, joka lyö laimin 12, 14, 15 tai 16 §:n tai niiden nojalla annettujen säännösten tai määräysten mukaisen velvollisuutensa, määrääjassa täyttämään velvollisuutensa. Viranomaisen antamaa

määräystä voidaan tehostaa uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella.

Uhkasakkoa ja teettämisuuhkaa koskevassa asiassa sovelletaan, mitä uhkasakko-laissa (1113/1990) säädetään.

## 29 §

### *Muutoksenhaku*

Viranomaisen tämän lain nojalla tekemään päätökseen haetaan muutosta valittamalla hallintovalituksella siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Samassa järjestyksessä haetaan muutosta myös alueen pelastustoimen öljyvahinkojen torjuntasuunnitelman hyväksymistä koskevaan päätökseen.

Muutoksenhaku ei estä 28 §:ssä tarkoitetun päätöksen täytäntöönpanoa, ellei valitusviranomainen toisin määrää.

## 30 §

### *Muutoksenhakuoikeuden rajoittaminen*

Torjuntaviranomaisen tekemään päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla, jos päätös koskee

- 1) 5 §:n 2 - 4 momentissa tarkoitettua torjuntatöiden johtajan asettamista;
- 2) 20 §:ssä tarkoitettua kaluston ja henkilöstön ottamista torjuntaviranomaisen käyttöön;
- 3) 23 §:ssä tarkoitettuja vahingon torjumiseksi ja seurausten rajoittamiseksi tarpeellisia toimia;
- 4) 24 §:ssä tarkoitettua johtovastuun siirtämistä ja torjuntatoimenpiteiden lopettamista;
- 5) 25 §:n 1 momentissa tarkoitettuja alusta ja sen lastia koskevia toimenpiteitä;
- 6) 26 §:n tarkoitettua kansainvälisen virka-avun antamista ja pyytämistä tai
- 7) 40 §:ssä tarkoitettua torjuntakemikaalin käyttöä.

## **7 luku. Viranomaisen tiedonsaanti ja vaitiolovelvollisuus**

## 31 §

### *Torjuntaviranomaisen tiedonsaantioikeus*

Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä maksutta muulta viranomaiselta torjuntatoimen

suunnittelussa tarvittavia, mainitun viranomaisen toimintavalmiutta koskevia tietoja sekä henkilöstön valmius-, tunnistetietoja ja yhteystietoja.

Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä maksutta öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja seuraavasti:

- 1) hätäkeskustietojärjestelmästä vahingon hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja;
- 2) satamalaitoksen tietojärjestelmästä aluksia sekä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;
- 3) kalastusviranomaisilta kalastusalueesta, aluksen omistajaa ja haltijaa sekä aluksen toimintaa koskevia tietoja;
- 4) maistraatin ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen vesikulkuneuvorekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;
- 5) Merenkululaitoksen ja Ahvenanmaan lääninhallituksen alusrekistereistä sekä muista Merenkululaitoksen ylläpitämistä rekistereistä alusta sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;
- 6) Merenkululaitoksen alusliikennepalvelujärjestelmästä alusliikennettä ja VTS- ja AIS-tilannekuvaa koskevia tietoja sekä puolustusvoimilta merialueen valvontaa koskevia tietoja;
- 7) Tullilaitoksen tietojärjestelmästä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;
- 8) Rajavartiolaitoksen meripelastusrekisteristä hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja sekä
- 9) Maanmittauslaitoksen kiinteistötietojärjestelmästä kiinteistön omistajaa ja haltijaa sekä kiinteistöjaotusta koskevia tietoja.

Maaöljyvahinkojen torjuntaviranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä maksutta vahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja seuraavasti:

- 1) hätäkeskustietojärjestelmästä hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja;
- 2) Tullilaitoksen tietojärjestelmästä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;
- 3) vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 130 §:ssä tarkoitettua Turvatekniikan keskuksen rekisteristä tietoja yrityksen toiminnan laadusta sekä vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden määrästä sekä
- 4) Maanmittauslaitoksen kiinteistötietojärjestelmästä kiinteistön omistajaa ja haltijaa sekä kiinteistöjaotusta koskevia tietoja.

Tiedot saadaan salassapitosäännösten estämättä luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai konekielisessä muodossa.

## 32 §

*Torjuntaviranomaisen oikeus tietojen saamiseen yrityksiltä ja yhteisöiltä*

Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja :

- 1) öljyn ja muun vaarallisen aineen varastoijalta ja jakelijalta yrityksessä käytetyistä tuotteista ja niiden varastoinnista;
- 2) varustamolta, veneilyalan järjestöltä, matka-, rahti-, satama-, telakka- ja pelastuspalveluja tarjoavalta yritykseltä aluksen miehistöstä, matkustajista ja lastista;
- 3) teollisuus- ja liikeyritykseltä torjuntatoimien suorittamiseksi viestintä- ja kuljetusvälineistä, työkoneista ja -välineistä sekä lastaukseen, purkaukseen tai väliaikaiseen varastointiin tarvittavista tiloista ja paikoista; sekä
- 4) muulta vastaavalta taholta, jolla on hallussaan öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjumiseksi, ehkäisemiseksi ja henkilövahinkojen välttämiseksi tarpeellisia tietoja.

## 33 §

*Tietojen saaminen toimenpiderekisteristä*

Suomen ympäristökeskuksella ja alueellisilla ympäristökeskuksilla on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada pelastuslain 69 §:ssä tarkoitetusta toimenpiderekisteristä tietoja öljyvahinkojen torjunnan suoritteista. Tiedot voidaan tarvittaessa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla.

## 34 §

*Torjuntatöihin osallistuvan vaitiolovelvollisuus*

Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisen tai virka-apuviranomaisen palveluksessa olevan henkilön taikka torjuntaan osallistuvan muun henkilön vaitiolovelvollisuuteen sovelletaan lakia viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999).

Viranomaisen vaitiolovelvollisuus ei kuitenkaan estä torjuntaviranomaista ilmaisemasta sellaista tietoa, jonka ilmaiseminen on yksittäistapauksessa tarpeen hengen tai terveyden suojaamiseksi tai huomattavan ympäristö- tai omaisuusvahingon välttämiseksi.

## 8 luku. Erinäiset säännökset

### 35 §

#### *Torjuntakustannusten maksaminen*

Öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjumisesta vastaavan torjuntaviranomaisen oikeudesta saada vahingon torjunnasta aiheutuneista kustannuksista korvaus vahingosta vastuulliselta tai hänen vakuutuksenantajaltaan säädetään erikseen ympäristövahinkojen korvaamisesta annetussa laissa (737/1994), merilaissa (674/1994), liikennevakuutuslaissa (279/1959), raideliikennevastuulaisissa (113/1999) tai muussa laissa.

Torjuntaviranomaisen oikeudesta saada korvaus öljyvahinkojen torjuntakustannuksista öljysuojarahastosta säädetään erikseen. Torjuntaviranomaisen oikeudesta saada korvaus kansainvälisestä öljyvahinkojen korvausrahastosta on voimassa mitä siitä on Suomea sitovasti sovittu.

Öljyvahingon torjunnasta vastaava alueen pelastustoimi, Suomen ympäristökeskus tai kunta maksaa torjuntatoimista aiheutuvat kustannukset kuitenkin siihen saakka kunnes 1 tai 2 momentissa mainittu korvaus on saatu. Suomen ympäristökeskus maksaa vastaavasti aluskemikaalivahingon torjunnasta aiheutuvat kustannukset.

### 36 §

#### *Korvaukset torjuntaan osallistumisesta*

Öljyvahingon torjunnasta vastuussa olevan alueen pelastustoimen, Suomen ympäristökeskuksen tai kunnan varoista maksetaan kohtuullinen palkkio henkilölle, joka on

- 1) 20 §:n perusteella määrätty avustamaan torjuntatoiminnassa; tai
- 2) torjuntaviranomaisen tehtävään hyväksymänä osallistunut vapaaehtoisena öljyntorjuntaan.

Edellä mainitun öljyvahingon torjuntaviranomaisen varoista maksetaan täysi korvaus torjunnasta aiheutuneista ylimääräisistä kustannuksista ja torjuntatyössä kulutettujen tai turmeltuneiden tarvikkeiden, laitteiden, varusteiden ja muiden vastaavien käyttöesineiden arvosta. Torjuntaviranomainen suorittaa täyden korvauksen myös edellä 20 ja 23 §:n mukaan käyttöön otetusta omaisuudesta sekä torjuntatehtävien suorittamisesta ulkopuoliselle mahdollisesti aiheutuneesta vahingosta.

Edellä 1 ja 2 momentissa mainittujen periaatteiden mukaisesti Suomen ympäristökeskuksen varoista maksetaan aluskemikaalivahingon torjumiseksi annettusta avusta palkkio ja korvataan torjuntatehtävien suorittamisesta ulkopuoliselle mahdollisesti aiheutunut vahinko.

Tässä pykälässä tarkoitettua korvausta on haettava asianomaiselta torjuntaviranomaiselta kirjallisesti kolmen kuukauden kuluessa korvausperusteen syntymisestä. Turmeltuneista tai hävinneistä vaatteista, varusteista ja työvälineistä suoritetaan korvaus, edellyttäen että vahingosta on viivytyksettä ilmoitettu torjuntatoimen johtajalle.

Torjuntaviranomaisen varoista korvausta saaneen oikeus saada korvausta vahingosta vastuussa olevalta siirtyy torjuntaviranomaiselle siltä osin kuin korvausta on maksettu.

### 37 §

#### *Torjuntatoimissa sattuneen tapaturman korvaaminen*

Öljy- tai aluskemikaalivahinkojen torjunnassa sattuneesta tapaturmasta tai siinä saadusta ammattitaudista suoritetaan korvausta valtion varoista samojen perusteiden mukaan kuin työtapaturmasta tai ammattitaudista siltä osin kuin vahingoittuneella ei ole oikeutta vähintään samansuuruiseen korvaukseen muun lain mukaan sille, joka on:

- 1) 20 §:n perusteella määrätty avustamaan torjuntatoiminnassa; tai
- 2) torjuntaviranomaisen tehtävään hyväksymänä osallistunut öljy- tai aluskemikaalivahingon torjuntaan.

Asian, joka koskee korvauksen suorittamista tämän pykälän nojalla valtion varoista, käsittelee Valtiokonttori.

Valtiolta korvausta saaneen oikeus saada korvausta vahingosta vastuussa olevalta siirtyy valtiolle siltä osin kuin korvausta on maksettu.

### 38 §

#### *Pelastustyössä aiheutuneen vahingon korvaaminen*

Jos alukselle, sen lastille tai muulle siinä olevalle omaisuudelle on 25 §:ssä tarkoitettussa tapauksessa aiheutettu enemmän vahinkoa kuin mitä pelastustyötä tavanomaisesti suoritettaessa olisi ollut odotettavissa eikä kenenkään muun voida katsoa olevan korvausvelvollinen, korvaa ylimenevän osan valtio.

## 39 §

*Rangaistussäännökset*

Joka laiminlyö

- 1) 12 §:ssä säädetyn suunnitelman laatimisvelvollisuuden;
- 2) 14, 15 ja 16 §:ssä tarkoitetun suunnitelman laatimisen tai tarvikkeiden ja kaluston hankkimisen tai
- 3) 17 §:n 2 momentissa säädetyn ilmoittamisvelvollisuuden

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *öljyntorjuntarikkomuksesta* sakkoon.

Rangaistus 34 §:ssä säädetyn vaitiolovelvollisuuden rikkomisesta tuomitaan rikoslain (39/1889) 38 luvun 1 tai 2 §:n mukaan, jollei teko ole rangaistava rikoslain 40 luvun 5 §:n mukaan.

Se, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla tehostettua velvoitetta, voidaan jättää tuomitsematta samasta teosta rangaistukseen.

## 40 §

*Torjuntakemikaalin käyttö*

Suomen ympäristökeskus voi poikkeustapauksessa päättää alusjätelain ( / ) 2 luvun 2 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittujen öljypitoisten aineiden tai alusjätelain 4 luvun 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainitun haitallisen nestemäisen aineen (*torjuntakemikaali*) käytöstä alusöljy- ja aluskemikaalivahingon torjunnassa.

Suomen ympäristökeskuksen on ennen päätöksen tekemistä varmistuttava, että torjuntakemikaali on kyseisen vahingon torjunnassa huomattavasti muita torjuntamenetelmiä parempi eikä torjuntakemikaalin käytöstä aiheudu ilmeistä vesien pilaantumisen vaaraa eikä muuta haittaa ihmisen terveydelle tai ympäristölle.

## 41 §

*Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä kuuta 20 . Lailla kumotaan maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjunnasta annettu laki (378/1974) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaa koskevien säännösten kumoamisesta säädetään alusjätelaissa ( /20 ).

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

### **Laki 3.**

**Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistettujen I ja II liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### **1 §**

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) Lontoossa 15 päivänä lokakuuta 2004 hyväksyttyihin I liitteeseen ja II liitteeseen sisältyvät, lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

#### **2 §**

Liitteessä I ja II tarkoitettuna kansallisena hallintoviranomaisena toimii Merenkululaitos ja siinä toimiva alusturvallisuuden valvontaviranomainen.

#### **3 §**

Tarkempia säännöksiä tämän lain täytäntöönpanosta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

#### **4 §**

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

### **Laki 4.**

**Laki öljysuojarahastosta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 30 päivänä joulukuuta 2004 öljysuojarahastosta annetun lain (1406/2004) 13 §:n 1 momentin 2 kohta, 17 §:n 1 momentti, 18 §:n 1 momentti ja 19 §:n 2 kohta, seuraavasti:



## 13 §

*Torjunta- ja ennallistamiskustannukset*

-----

2) öljyvahinkojen torjuntalain ( /20 ) mukaisesti suoritetuista öljyntorjunta-toimenpiteistä aiheutuneet kustannukset ja vahingot;

-----

## 17 §

*Korvaus torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta*

Öljysuojarahastosta korvataan alueen pelastustoimelle öljyvahinkojen torjuntalaissa tarkoitetun vahvistetun öljyvahinkojen torjuntasuunnitelman mukaisesti:

1) torjuntakaluston hankkimisesta aiheutuneet kustannukset; kustannuksiltaan 85 000 euroa ylittävän yksittäisen torjuntakalustohankinnan korvaamisen edellytyksenä on, että öljysuojarahaston hallitus on etukäteen hyväksynyt kyseisen hankinnan;

2) torjuntavalmiuden ylläpidosta aiheutuneet kustannukset.

-----

## 18 §

*Harkinnanvarainen korvaus torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta*

Öljysuojarahastosta voidaan korvata valtiolle öljyvahinkojen torjuntalaissa tarkoitettuja alusöljyvahinkojen torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta aiheutuneita kustannuksia.

-----

## 19 §

*Harkinnanvaraiset avustukset*

-----

2) öljyvahinkojen torjuntalain 16 §:ssä tarkoitettulle sataman, laitoksen tai telakan omistajalle öljyvahinkojen torjuntakaluston hankkimiseen;

-----

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä    kuuta 20    .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

**Laki 5.****Laki merensuojelulain 2 ja 13 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun merensuojelulain (1415/1994)

2 §:n 3 momentti ja 13 §:n 3 momentti seuraavasti:

## 2 §

*Soveltamisala*

-----

Tätä lakia ei sovelleta alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen eikä öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjunnasta aiheutuviin toimenpiteisiin, joista säädetään erikseen alusjätelaissa ( /20 ) ja öljyvahinkojen torjuntalaissa ( /20 ).

## 13 §

*Tietorekisterit ja tietojen antaminen*

-----

Edellä 7 §:n 3 momentissa tarkoitettussa tilanteessa tapahtuneesta mereen laskemisesta tulee ilmoittaa välittömästi asianomaiselle kansainväliselle järjestölle sekä muutoin menetellä, kuten alusjätelaissa tai öljyvahinkojen torjuntalaissa säädetään pilaantumistapahtumasta tehtävästä ilmoituksesta.

-----  
Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

## **Laki 6.**

### **Laki ympäristönsuojelulain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 4 päivänä helmikuuta 2000 annetun ympäristönsuojelulain (86/2000) 2 §:n 2 momentti, 41 §:n 3 momentti, 45 §:n 1 momentti ja 65 §:n 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 41 §:n 3 momentti, 45 §:n 1 momentti ja 65 §:n 2 momentti 14 päivänä marraskuuta 2003 annetussa laissa (934/2003), seuraavasti:

#### *2 §*

#### *Soveltamisala*

-----  
Tätä lakia ei sovelleta toimintaan, josta säädetään alusjätelaissa ( /20 ) ellei alusjätelaissa toisin säädetä, eikä merensuojelulaissa (1415/ 1994) tarkoitettuun toimintaan. Tätä lakia ei myöskään sovelleta säteilystä aiheutuvien haittavaikutusten ehkäisemiseen siltä osin kuin siitä säädetään ydinenergialaissa (990/1987) tai säteilylaissa (592/1991) eikä vesistön pilaantumisen ehkäisemiseen siltä osin kuin siitä määrätään Suomen ja Ruotsin välisessä rajajokisopimuksessa (SopS 54/1971).

#### *41 §*

#### *Lupaharkinnan perusteet*

-----  
Lupa-asiaa ratkaistaessa on noudatettava, mitä luonnonsuojelulaissa ja sen nojalla säädetään. Sataman ympäristölupa-asiaa ratkaistaessa on noudatettava, mitä alusjätelaissa tai sen nojalla säädetään jätehuoltosuunnitelmasta.

#### *45 §*

#### *Jäte- ja jätehuoltomääräykset*

Luvassa on annettava lisäksi tarpeelliset määräykset jätteistä ja jätehuollosta jätelain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamiseksi sekä tämän lain 42 §:n 3 momentissa tarkoitetun vakuuden asettamisesta tai muusta vastaavasta järjestelystä. Määräysten täytäntöönpanoon sovelletaan tätä lakia.

-----

## 65 §

### *Tietojärjestelmään merkitseminen*

-----

Satamasta on ilmoitettava ympäristönsuojelun tietojärjestelmään siten kuin siitä säädetään alusjätelaissa. Ilmoituksen tulee sisältää jätehuoltosuunnitelma, jota on noudatettava sen jälkeen kun jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty ja satama on merkitty ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Tietojärjestelmään tehdystä merkinnästä ja ilmoitetusta jätehuoltosuunnitelmasta on lähetettävä tieto kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle.

-----

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä    kuuta 20    .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

## **Laki 7.**

### **Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 18 päivänä lokakuuta 1996 Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain (28 v. 1999/1996) 6 luvun otsikko ja 31 § seuraavasti:

## *6 luku*

### *Aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen*

## 31 §

### *Suhde muuhun lainsäädäntöön*

Etelämanneralueella aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi sovelletaan alusjätelakia (    /20    ) ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä, jollei tässä luvussa toisin säädetä.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä    kuuta 20    .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

**Laki 8.****Laki jätelain 73 a §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 3 päivänä joulukuuta 1993 annetun jätelain (1072/1993) 73 a §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on 26 päivänä marraskuuta 2004 annetussa laissa (1063/2004), seuraavasti:

*73 a §*

*Kielto polttaa jätettä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä*

-----

Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvasta jätteen polttamisesta aluksilla säädetään kuitenkin alusjätelaissa ( /20 ).

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

**Laki 9.****Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 ja 3 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 17 päivänä maaliskuuta 1995 annetun alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:n 1 kohta ja 3 §:n 2 momentti, sellaisena kuin 2 §:n 1 kohta on 25 päivänä tammikuuta 2002 annetussa laissa (55/2002), seuraavasti:

*2 §*

*Määritelmät*

-----

1) *alusturvallisuudella* aluksen merikelpoisuutta, aluksen turvallista käyttöä ja turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä, laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää sekä aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä;

-----

## 3 §

*Muu lainsäädäntö*

-----

Tämän lisäksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten valvonnasta säädetään alusjätelaissa ( /20 ).

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

**Laki 10.****Laki rikoslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 19 päivänä joulukuuta 1889 annetun rikoslain (39/1889) 1 luvun 1 §:n 2 momentti, 8 luvun 1 §:n 4 momentti ja 48 luvun 10 §, sellaisena kuin niistä on 1 luvun 1 §:n 2 momentti on 26 päivänä marraskuuta 2004 annetussa laissa (1067/2004), 8 luvun 1 §:n 4 momentti on 22 päivänä joulukuuta 2005 annetussa laissa (1161/2005) ja 48 luvun 10 § on 26 päivänä marraskuuta 2004 annetussa laissa (1067/2004), seuraavasti:

*1 luvun 1 §**Suomessa tehty rikos*

-----

Suomen lain soveltamisesta Suomen talousvyöhykkeellä tehtyyn rikokseen säädetään Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) ja alusjätelaissa ( /20 ).

*8 luvun 1 §**Syyteoikeuden vanhentuminen*

-----

Virkarikosten vanhentumisaika on kuitenkin vähintään viisi vuotta. Ympäristön turmelemisen, luonnonsuojelurikoksen ja rakennussuojelurikoksen vanhentumisaika on kymmenen vuotta. Alusjätelain ( /20 ) 13 luvun 4 §:ssä tarkoitettun, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn ympäristön turmelemisen, törkeän ympäristön turmelemisen, ympäristörikkomuksen ja tuottamuksellisen ympäristön turmelemisen vanhentumisaika on kolme vuotta. Ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn kalastusrikoksen lyhin vanhentumisaika on kolme vuotta.

-----

48 luvun 10 §

*Ulkomaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehty ympäristörikos*

Alusjätelain 13 luvun 4 §:ssä tarkoitettusta, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä, tämän luvun 1–4 §:ssä rangaistavaksi säädetystä teosta saa tuomita vain sakkoa.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

**Laki 11.**

**Laki tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetun lain 1 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 5 päivänä maaliskuuta 1965 tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetun lain (148/1965) 1 §, sellaisena kuin se on 26 päivänä marraskuuta 2004 annetussa laissa (1065/2004), seuraavasti:

*1 §*

Suomen aluemerellä rauhanomaisessa kauttakulussa olevassa ulkomaisessa kauppa-aluksessa, joka on lähtenyt ulkomaisesta satamasta, Suomen viranomaiset eivät saa toimittaa tutkintaa tai käyttää pakkokeinoja sellaisen rikoksen johdosta, joka on tehty ennen aluksen saapumista Suomen aluemerelle, ellei alus poikkea Suomen sisäisille aluevesille taikka kysymyksessä ole Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) tai alusjätelaissa ( /20 ) tarkoitettu, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehty rikos.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

**Laki 12.**

**Laki Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain 3 ja 21 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 26 päivänä marraskuuta 2004 Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain (1058/2004) 3 §:n 2 momentti ja 21 § seuraavasti:

## 3 §

*Ympäristönsuojeluun ja vesirakentamiseen sovellettava lainsäädäntö*

-----

Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä talousvyöhykkeellä säädetään alusjätelaissa ( /20 ) ja öljyvahinkojen sekä aluskemikaalivahinkojen torjuntaa koskevista toimenpiteistä talousvyöhykkeellä säädetään öljyvahinkojen torjuntalaissa ( /20 ). Lisäksi talousvyöhykkeellä sovelletaan jätelakia (1072/1993) siten kuin siitä erikseen säädetään.

## 21 §

*Rikosprosessuaalisten pakkokeinojen käyttäminen*

Tässä laissa tarkoitettujen talousvyöhykkeellä tehtyjen rikosten perusteella saadaan käyttää pakkokeinoja sen mukaan kuin pakkokeinolaissa (450/1987) säädetään. Kun tutkitaan alusjätelain 13 luvun 4 §:ssä tarkoitettua ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehtyä tekoa, pakkokeinojen käyttämisen edellytyksiin sovelletaan, mitä alusjätelain 13 luvun 6 §:ssä säädetään.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

**Laki 13.****Laki pelastuslain 1 ja 69 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 13 päivänä kesäkuuta 2003 annetun pelastuslain (468/2003) 1 § 3 momentti ja 69 §:n 3 momentti, sellaisena kuin 69 §:n 3 momentti on 2 päivänä joulukuuta 2005 annetussa laissa (950/2005), seuraavasti:

## 1 §

*Lain soveltamisala*

-----

Lisäksi sovelletaan, mitä on säädetty öljyvahinkojen torjuntalaissa ( /20 ), meripelastuslaissa (1145/2001), merilaissa (674/1994), ilmailulaissa (1242/2005) tai muussa laissa pelastustoimen tehtävistä.

.....



## 69 §

*Toimenpiderekisteri*

-----

Rekisterissä olevat tiedot saadaan luovuttaa salassapitosäännösten estämättä pelastustoimintaa tai valvontaa varten hätäkeskuslaitokselle, pelastusviranomaiselle, Kuluttajavirastolle ja turvatekniikan keskukselle, öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjuntaa ja siihen varautumista varten Suomen ympäristökeskukselle ja alueellisille ympäristökeskuksille sekä onnettomuustutkintaa tai tieteellistä tutkimusta varten muillekin viranomaisille tai tutkimuslaitoksille tarvittaessa myös teknisen käyttöyhteyden avulla. Pelastusopisto saa käyttää rekisterissä olevia tietoja tilastojen laatimista varten. Toimenpiderekisteristä saadaan muodostaa tilastoja, joista henkilöiden yksilöinti ei ole mahdollista. Muutoin tietojen luovuttamisesta on voimassa, mitä siitä säädetään laissa viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999).

-----

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

**Laki 14.****Laki meripelastuslain 4 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 30 päivänä marraskuuta 2001 annetun meripelastuslain (1145/2001) 4 §:n 2 momentin 8 kohta seuraavasti:

## 4 §

*Muut meripelastusviranomaiset*

-----

8) ympäristöviranomaiset vastaavat aluksista aiheutuvien alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisestä merionnettomuuksien yhteydessä yhdessä muiden viranomaisten kanssa sen mukaan kuin öljyvahinkojen torjunnasta annetussa lainsäädännössä tarkemmin säädetään sekä antavat rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä    kuuta 20    .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

**Laki 15.**

**Laki puolustusvoimista annetun lain 11 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 11 päivänä toukokuuta 2007 puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 11 § seuraavasti:

-----

*11 §*

*Virka-apu yhteiskunnan turvaamiseksi*

Puolustusvoimat voi antaa virka-apua yhteiskunnan turvaamiseksi siten kuin öljyvahinkojen torjuntalaissa (    /20    ) tai muussa laissa säädetään.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä    kuuta 20    .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

## LIITTEET

**Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liite (katso erillinen julkaisu)**

**Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liite(katso erillinen julkaisu)**

### Rinnakkaistekstit

#### Laki 4

#### Laki öljysuojarahastosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 30 päivänä joulukuuta 2004 öljysuojarahastosta annetun lain (1406/2004) 13 §:n 1 momentin 2 kohta, 17 §:n 1 momentti, 18 §:n 1 momentti ja 19 §:n 2 kohta, seuraavasti:

#### *Voimassa oleva laki*

*13 §. Torjunta- ja ennallistamiskustannukset*  
Edellä 10 §:ssä tarkoitettuja korvauksen saantiin oikeuttavia öljyvahingon torjunta- ja ennallistamiskustannuksia ovat:

-----

2)aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) tai maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annetun lain (378/1974) mukaisesti suoritetuista torjuntatoimenpiteistä aiheutuneet kustannukset ja vahingot;

-----

*17 §. Korvaus torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta*

Öljysuojarahastosta korvataan alueen pelastustoimelle aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa tai maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annetussa laissa tarkoitetun vahvistetun öljyvahinkojen torjuntasuunnitelman mukaisesti:

1)torjuntakaluston hankkimisesta aiheutuneet kustannukset; kustannuksiltaan 85 000 euroa ylittävän yksittäisen kalustohankinnan korvaamisen edellytyksenä on, että öljysuojarahaston hallitus on etukäteen hyväksynyt kyseisen hankinnan;

2)torjuntavalmiuden ylläpidosta aiheutuneet kustannukset.

-----

#### *Ehdotus*

*13 §. Torjunta- ja ennallistamiskustannukset*  
Edellä 10 §:ssä tarkoitettuja korvauksen saantiin oikeuttavia öljyvahingon torjunta- ja ennallistamiskustannuksia ovat:

-----

2)öljyvahinkojen torjuntalain (xxx/20xx) mukaisesti suoritetuista öljyntorjuntatoimenpiteistä aiheutuneet kustannukset ja vahingot;

-----

*17 §. Korvaus torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta*

Öljysuojarahastosta korvataan alueen pelastustoimelle öljyvahinkojen torjuntalaissa tarkoitetun vahvistetun öljyvahinkojen torjuntasuunnitelman mukaisesti:

1)torjuntakaluston hankkimisesta aiheutuneet kustannukset; kustannuksiltaan 85 000 euroa ylittävän yksittäisen kalustohankinnan korvaamisen edellytyksenä on, että öljysuojarahaston hallitus on etukäteen hyväksynyt kyseisen hankinnan;

2)torjuntavalmiuden ylläpidosta aiheutuneet kustannukset.

-----

*18 §. Harkinnanvarainen korvaus torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta*

Öljysuojarahastosta voidaan korvata valtiolle aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa tarkoitettuja alusöljyvahinkojen torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta aiheutuneita kustannuksia.

*19 §. Harkinnanvaraiset avustukset*

Öljysuojarahastosta voidaan myöntää avustuksia:

2) aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 14 §:ssä tarkoitettulle sataman, laitoksen tai telakan omistajalle öljyvahinkojen torjuntakaluston hankkimiseen;

*18 §. Harkinnanvarainen korvaus torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta*

Öljysuojarahastosta voidaan korvata valtiolle öljyvahinkojen torjuntalaissa tarkoitettuja alusöljyvahinkojen torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta aiheutuneita kustannuksia.

*19 §. Harkinnanvaraiset avustukset*

Öljysuojarahastosta voidaan myöntää avustuksia:

2) öljyvahinkojen torjuntalain 16 §:ssä tarkoitettulle sataman, laitoksen tai telakan omistajalle öljyvahinkojen torjuntakaluston hankkimiseen;

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä kuuta vuonna 20xx.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

## **Laki 5.**

### **Laki merensuojelulain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun merensuojelulain (1415/1994) 2 §:n 3 momentti ja 13 §:n 3 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*2§. Soveltamisala*

Tätä lakia ei sovelleta alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemiseen eikä öljyvahingon torjunnasta aiheutuviin toimenpiteisiin, joista säädetään erikseen aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979).

*Ehdotus*

*2§. Soveltamisala*

Tätä lakia ei sovelleta alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan *ympäristön* pilaantumisen ehkäisemiseen eikä öljyvahingon *tai aluskemikaalivahingon* torjunnasta aiheutuviin toimenpiteisiin, joista säädetään erikseen alusjätelaissa (xxx/20xx) ja öljyvahinkojen torjuntalaissa (xxx/20xx).

*13 §. Tietorekisterit ja tietojen antaminen*

Edellä 7 §:n 3 momentissa tarkoitettussa tilanteessa tapahtuneesta mereen laskemisesta tulee ilmoittaa välittömästi asianomaiselle kansainväliselle järjestölle tai muutoin menettellä, kuten aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa säädetään pilaantumistapahtumasta tehtävästä ilmoituksesta.

*13 §. Tietorekisterit ja tietojen antaminen*

Edellä 7 §:n 3 momentissa tarkoitettussa tilanteessa tapahtuneesta mereen laskemisesta tulee ilmoittaa välittömästi asianomaiselle kansainväliselle järjestölle tai muutoin menettellä, kuten *alusjätelaissa tai öljyvahinkojen torjuntalaissa* säädetään pilaantumistapahtumasta tehtävästä ilmoituksesta.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä kuuta vuonna 20xx.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

**Laki 6.**

**Laki ympäristönsuojelulain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 4 päivänä helmikuuta 2000 annetun ympäristönsuojelulain (86/2000) 2 §:n 2 momentti, 41 §:n 3 momentti, 45 §:n 1 momentti ja 65 §:n 2 momentti, sellaisina kuin niistä 41 §:n 3 momentti, 45 §:n 1 momentti ja 65 §:n 2 momentti ovat 14 päivänä marraskuuta 2003 annetussa laissa (934/2003), seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*2 §. Soveltamisala*

Tätä lakia ei sovelleta toimintaan, josta säädetään aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979), eikä merensuojelulaissa (1415/1994) tarkoitettuun toimintaan. Tätä lakia ei myöskään sovelleta säteilystä aiheutuvien haittavaikutusten ehkäisemiseen siltä osin kuin siitä säädetään ydinenergialaissa (990/1987) tai säteilylaissa (592/1991) eikä vesistön pilaantumisen ehkäisemiseen siltä osin kuin siitä määrätään Suomen ja Ruotsin välisessä rajajokisopimuksessa (SopS 54/1971).

*Ehdotus*

*2 §. Soveltamisala*

Tätä lakia ei sovelleta toimintaan, josta säädetään *alusjätelaissa* (xxx/20xx), *ellei alusjätelaissa toisin säädetä*, eikä merensuojelulaissa (1415/1994) tarkoitettuun toimintaan. Tätä lakia ei myöskään sovelleta säteilystä aiheutuvien haittavaikutusten ehkäisemiseen siltä osin kuin siitä säädetään ydinenergialaissa (990/1987) tai säteilylaissa (592/1991) eikä vesistön pilaantumisen ehkäisemiseen siltä osin kuin siitä määrätään Suomen ja Ruotsin välisessä rajajokisopimuksessa (SopS 54/1971).

#### 41 §. Lupaharkinnan perusteet

-----  
Lupa-asiaa ratkaistaessa on noudatettava, mitä luonnonsuojelulaissa ja sen nojalla säädetään. Sataman ympäristölupa-asiaa ratkaistaessa on noudatettava, mitä aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa tai sen nojalla säädetään jätehuoltosuunnitelmasta.

#### 45 §. Jäte- ja jätehuoltomääräykset

Luvassa on annettava lisäksi tarpeelliset määräykset jätteistä ja jätehuollosta jätelain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamiseksi sekä tämän lain 42 §:n 3 momentissa tarkoitetun vakuuden asettamisesta tai muusta vastaavasta järjestelystä. *Satamaa koskevassa ympäristöluvassa on annettava tarpeelliset määräykset jätehuoltosuunnitelmasta.* Määräysten täytäntöönpanoon sovelletaan tätä lakia.  
-----

#### 65 §. Tietojärjestelmään merkitseminen

-----  
Satamasta on ilmoitettava ympäristönsuojelun tietojärjestelmään siten kuin siitä säädetään aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa. Ilmoituksen tulee sisältää jätehuoltosuunnitelma, jota on noudatettava sen jälkeen kun satama on merkitty ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Tietojärjestelmään tehdystä merkinnästä ja ilmoitetusta jätehuoltosuunnitelmasta on lähetettävä tieto kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle.

#### 41 §. Lupaharkinnan perusteet

-----  
Lupa-asiaa ratkaistaessa on noudatettava, mitä luonnonsuojelulaissa ja sen nojalla säädetään. Sataman ympäristölupa-asiaa ratkaistaessa on noudatettava, mitä *alusjätelaissa* tai sen nojalla säädetään jätehuoltosuunnitelmasta.

#### 45 §. Jäte- ja jätehuoltomääräykset

Luvassa on annettava lisäksi tarpeelliset määräykset jätteistä ja jätehuollosta jätelain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamiseksi sekä tämän lain 42 §:n 3 momentissa tarkoitetun vakuuden asettamisesta tai muusta vastaavasta järjestelystä. Määräysten täytäntöönpanoon sovelletaan tätä lakia.  
-----

#### 65 §. Tietojärjestelmään merkitseminen

-----  
Satamasta on ilmoitettava ympäristönsuojelun tietojärjestelmään siten kuin siitä säädetään *alusjätelaissa*. Ilmoituksen tulee sisältää jätehuoltosuunnitelma, jota on noudatettava sen jälkeen kun *jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty* ja satama on merkitty ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Tietojärjestelmään tehdystä merkinnästä ja ilmoitetusta jätehuoltosuunnitelmasta on lähetettävä tieto kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä kuuta vuonna 20xx.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

### Laki 7.

### Laki Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 18 päivänä lokakuuta 1996 Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain (28 v. 1999/1996) 6 luvun otsikko ja 31 § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki***6 luku****Aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäiseminen***31 §. Suhde muuhun lainsäädäntöön*

Etelämanneralueella aluksista aiheutuvan pilaantumisen ehkäisemiseksi sovelletaan aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettua lakia (300/1979) ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä, jollei tässä luvussa toisin säädetä.

*Ehdotus***6 luku****Aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen***31 §. Suhde muuhun lainsäädäntöön*

Etelämanneralueella aluksista aiheutuvan pilaantumisen ehkäisemiseksi sovelletaan *alusjätelakia* (xxx/20xx) ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä, jollei tässä luvussa toisin säädetä.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä kuuta vuonna 20xx.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

**Laki 8.****Laki jätelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 3 päivänä joulukuuta 1993 annetun jätelain (1072/1993) 73 a §:n 2 momentti sellaisena kuin se on 26 päivänä marraskuuta 2004 annetussa laissa (1063/2004), seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**73 a §. Kielto polttaa jätettä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä*

-----

Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvasta jätteen polttamisesta aluksilla säädetään kuitenkin aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979).

*Ehdotus**73 a §. Kielto polttaa jätettä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä*

-----

Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvasta jätteen polttamisesta aluksilla säädetään kuitenkin *alusjätelaissa* (xxx/20xx).

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä kuuta vuonna 20xx.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

**Laki 9.****Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 17 päivänä maaliskuuta 1995 annetun alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:n 1 kohta ja 3 §:n 2 momentti,  
 sellaisena kuin 2 §:n 1 kohta on 25 päivänä tammikuuta 2002 annetussa laissa (55/2002), seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus**2 §. Määritelmät*

-----  
 1) *alusturvallisuudella* aluksen merikelpoisuutta, aluksen turvallista käyttöä ja turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä, laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää sekä aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemistä;  
 -----

*2 §. Määritelmät*

-----  
 1) *alusturvallisuudella* aluksen merikelpoisuutta, aluksen turvallista käyttöä ja turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä, laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää sekä aluksista aiheutuvan *ympäristön* pilaantumisen ehkäisemistä;  
 -----

*3 §. Muu lainsäädäntö*

-----  
 Tämän lain lisäksi aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten valvonnasta säädetään aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979).  
 -----

*3 §. Muu lainsäädäntö*

-----  
 Tämän lain lisäksi aluksista *aiheutuvan ympäristön* pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten valvonnasta säädetään *alusjätelaissa* (xxx/20xx).  
 -----

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä      kuuta  
 vuonna 20xx.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

**Laki 10.****Laki rikoslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 19 päivänä joulukuuta 1889 annetun rikoslain (39/1889) 1 luvun 1 §:n 2 momentti, 8 luvun 1 §:n 4 momentti ja 48 luvun 10 §,  
 sellaisena kuin niistä on 1 luvun 1 §:n 2 momentti 26 päivänä marraskuuta 2004 annetussa laissa (1067/2004), 8 luvun 1 §:n 4 momentti 22 päivänä joulukuuta 2005 annetussa laissa (1161/2005) ja 48 luvun 10 § 26 päivänä marraskuuta 2004 annetussa laissa (1067/2004), seuraavasti:



*Voimassa oleva laki***1 luku. Suomen rikosoikeuden soveltamisalasta***1 §. Suomessa tehty rikos*  
-----

Suomen lain soveltamisesta Suomen talousvyöhykkeellä tehtyyn rikokseen säädetään Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) ja aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979).

**8 luku. Vanhentumisesta***1 §. Syyteoikeuden vanhentuminen*  
-----

Virkarikoksen vanhentumisaika on kuitenkin vähintään viisi vuotta. Ympäristön turmelemisen, luonnonsuojelurikoksen ja rakennus-suojelurikoksen vanhentumisaika on kymmenen vuotta. Aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) 28 §:ssä tarkoitetun ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn ympäristön turmelemisen, törkeän ympäristön turmelemisen, ympäristörikkomuksen ja tuottamuksellisen ympäristön turmelemisen vanhentumisaika on kolme vuotta. Ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn kalastusrikoksen lyhin vanhentumisaika on kolme vuotta.

**48 luku. Ympäristörikoksista***10 §. Ulkomaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehty ympäristörikos*

Aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 28 §:n 1 momentissa tarkoitetusta, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä, tämän luvun 1 – 4 §:ssä rangaistavaksi säädetystä teosta saa tuomita vain sakkoa.

*Ehdotus***1 luku. Suomen rikosoikeuden soveltamisalasta***1 §. Suomessa tehty rikos*  
-----

Suomen lain soveltamisesta Suomen talousvyöhykkeellä tehtyyn rikokseen säädetään Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) ja alusjätelaissa (xxx/20xx).

**8 luku. Vanhentumisesta***1 §. Syyteoikeuden vanhentuminen*  
-----

Virkarikoksen vanhentumisaika on kuitenkin vähintään viisi vuotta. Ympäristön turmelemisen, luonnonsuojelurikoksen ja rakennus-suojelurikoksen vanhentumisaika on kymmenen vuotta. *Alusjätelain (xxx/20xx) 13 luvun 4 §:ssä* tarkoitetun ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn ympäristön turmelemisen, törkeän ympäristön turmelemisen, ympäristörikkomuksen ja tuottamuksellisen ympäristön turmelemisen vanhentumisaika on kolme vuotta. Ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn kalastusrikoksen lyhin vanhentumisaika on kolme vuotta.

**48 luku. Ympäristörikoksista***10 §. Ulkomaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehty ympäristörikos*

*Alusjätelain 13 luvun 4 §:ssä* tarkoitetusta, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä, tämän luvun 1 – 4 §:ssä rangaistavaksi säädetystä teosta saa tuomita vain sakkoa.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä kuuta vuonna 20xx.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain

täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

## **Laki 11.**

### **Laki tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 5 päivänä maaliskuuta 1965 tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetun lain (148/1965) 1 §,

sellaisena kuin se on 26 päivänä marraskuuta 2004 annetussa laissa (1065/2004), seuraavasti:

#### *Voimassa oleva laki*

##### 1 §.

Suomen aluemerellä rauhanomaisessa kauttakulussa olevassa ulkomaisessa kauppa-aluksessa, joka on lähtenyt ulkomaisesta satamasta, Suomen viranomaiset eivät saa toimittaa tutkintaa tai käyttää pakkokeinoja sellaisen rikoksen johdosta, joka on tehty ennen aluksen saapumista Suomen aluemerelle, ellei alus poikkea Suomen sisäisille aluevesille taikka kysymyksessä ole Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) tai aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979) tarkoitettu, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehty rikos.

#### *Ehdotus*

##### 1 §.

Suomen aluemerellä rauhanomaisessa kauttakulussa olevassa ulkomaisessa kauppa-aluksessa, joka on lähtenyt ulkomaisesta satamasta, Suomen viranomaiset eivät saa toimittaa tutkintaa tai käyttää pakkokeinoja sellaisen rikoksen johdosta, joka on tehty ennen aluksen saapumista Suomen aluemerelle, ellei alus poikkea Suomen sisäisille aluevesille taikka kysymyksessä ole Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) tai *alusjätelaissa* (xxx/20xx) tarkoitettu, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehty rikos.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä kuuta vuonna 20xx.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

## **Laki 12.**

### **Laki Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 26 päivänä marraskuuta 2004 Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain (1058/2004) 3 §:n 2 momentti ja 21 § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus**3 §. Ympäristönsuojeluun ja vesirakentamiseen sovellettava lainsäädäntö*

-----

Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä ja öljyvahinkojen torjuntaa koskevista toimenpiteistä talousvyöhykkeellä säädetään aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979). Lisäksi talousvyöhykkeellä sovelletaan jätelakia (1072/1993) siten kuin siitä erikseen säädetään.

-----

*21 §. Rikosprosessuaalisten pakkokeinojen käyttäminen*

Tässä laissa tarkoitettujen talousvyöhykkeellä tehtyjen rikosten perusteella saadaan käyttää pakkokeinoja sen mukaan kuin pakkokeinolaissa (459/1987) säädetään. Pakkokeinojen käyttämisen edellytyksiä tutkittaessa aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 28 §:n 1 momentissa tarkoitettua, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehtyä tekoa säädetään mainitun lain 28 b §:ssä.

*3 §. Ympäristönsuojeluun ja vesirakentamiseen sovellettava lainsäädäntö*

-----

Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä talousvyöhykkeellä säädetään alusjätelaissa (xxx/20xx) ja öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaa koskevista toimenpiteistä talousvyöhykkeellä säädetään öljyvahinkojen torjuntalaissa (xxx/20xx). Lisäksi talousvyöhykkeellä sovelletaan jätelakia (1072/1993) siten kuin siitä erikseen säädetään.

-----

*21 §. Rikosprosessuaalisten pakkokeinojen käyttäminen*

Tässä laissa tarkoitettujen talousvyöhykkeellä tehtyjen rikosten perusteella saadaan käyttää pakkokeinoja sen mukaan kuin pakkokeinolaissa (459/1987) säädetään. Kun tutkitaan alusjätelain 13 luvun 4 §:ssä tarkoitettua ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehtyä tekoa, pakkokeinojen käyttämisen edellytyksiin sovelletaan, mitä alusjätelain 13 luvun 6 §:ssä säädetään.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä kuuta vuonna 20xx.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

**Laki 13.****Laki pelastuslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 13 päivänä kesäkuuta 2003 annetun pelastuslain (468/2003) 1 §:n 3 momentti ja 69 §:n 3 momentti, sellaisena kuin 69 §:n 3 momentti on 2 päivänä joulukuuta 2005 annetussa laissa (950/2005), seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**1 §. Lain soveltamisala*

-----

Lisäksi sovelletaan, mitä on säädetty aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979), maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annetussa laissa (378/1974), meripelastuslaissa (1145/2001), merilaissa (674/1994), ilmailulaissa (281/1995) tai muussa laissa pelastustoimen tehtävistä.

-----

*69 §. Toimenpiderekisteri*

-----

Rekisterissä olevat tiedot saadaan luovuttaa salassapitosäännösten estämättä pelastustoimintaa tai valvontaa varten hätäkeskuslaitokselle, pelastusviranomaiselle, Kuluttajavirastolle ja turvatekniikan keskukselle sekä onnettomuustutkintaa tai tieteellistä tutkimusta varten muillekin viranomaisille tai tutkimuslaitoksille tarvittaessa myös teknisen käytöyhteyden avulla. Pelastusopisto saa käyttää rekisterissä olevia tietoja tilastojen laatimista varten. Toimenpiderekisteristä saadaan muodostaa tilastoja, joista henkilöiden yksilöinti ei ole mahdollista. Muutoin tietojen luovuttamisesta on voimassa, mitä siitä säädetään laissa viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999).

-----

*Ehdotus**1 §. Lain soveltamisala*

-----

Lisäksi sovelletaan, mitä on säädetty *öljyvahinkojen torjuntalaissa* (xxx/20xx), maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annetussa laissa (378/1974), meripelastuslaissa (1145/2001), merilaissa (674/1994), *ilmailulaissa* (1242/2005) tai muussa laissa pelastustoimen tehtävistä.

-----

*69 §. Toimenpiderekisteri*

-----

Rekisterissä olevat tiedot saadaan luovuttaa salassapitosäännösten estämättä pelastustoimintaa tai valvontaa varten hätäkeskuslaitokselle, pelastusviranomaiselle, Kuluttajavirastolle ja turvatekniikan keskukselle, *öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjuntaa ja siihen varautumista varten Suomen ympäristökeskukselle ja alueellisille ympäristökeskuksille* sekä onnettomuustutkintaa tai tieteellistä tutkimusta varten muillekin viranomaisille tai tutkimuslaitoksille tarvittaessa myös teknisen käyttöyhteyden avulla. Pelastusopisto saa käyttää rekisterissä olevia tietoja tilastojen laatimista varten. Toimenpiderekisteristä saadaan muodostaa tilastoja, joista henkilöiden yksilöinti ei ole mahdollista. Muutoin tietojen luovuttamisesta on voimassa, mitä siitä säädetään laissa viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999).

-----

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä     kuuta vuonna 20xx.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

**Laki 14.****Laki meripelastuslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 30 päivänä marraskuuta 2001 annetun meripelastuslain (1145/2001) 4 §:n 2 momentin 8 kohta seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus**4 §. Muut meripelastusviranomaiset**4 §. Muut meripelastusviranomaiset*

-----  
 8)ympäristöviranomaiset vastaavat aluksista aiheutuvien alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisestä merionnettomuuksien yhteydessä yhdessä muiden viranomaisten kanssa sen mukaan kuin aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa lainsäädännössä tarkemmin säädetään sekä antavat rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta.

-----  
 8)ympäristöviranomaiset vastaavat aluksista aiheutuvien alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisestä merionnettomuuksien yhteydessä yhdessä muiden viranomaisten kanssa sen mukaan kuin *öljyvahinkojen torjunnasta* annetussa lainsäädännössä tarkemmin säädetään sekä antavat rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä     kuuta  
 vuonna 20xx.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

**Laki 15.****Laki puolustusvoimista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 11 päivänä toukokuuta 2007 puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 11 § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

*11 §. Virka-apu yhteiskunnan turvaamiseksi*  
 Puolustusvoimat voi antaa virka-apua yhteiskunnan turvaamiseksi siten kuin maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annetussa laissa (378/1974), aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979) tai muussa laissa säädetään.

*11 §. Virka-apu yhteiskunnan turvaamiseksi*  
 Puolustusvoimat voi antaa virka-apua yhteiskunnan turvaamiseksi siten kuin *öljyvahinkojen torjuntalaissa (xxx/20xx)* tai muussa laissa säädetään.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä     kuuta  
 vuonna 20xx.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain

täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

## **Asetusluonnokset**

### **Valtioneuvoston asetus alusjätteistä**

Annettu Helsingissä päivänä kuuta 20xx.

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti, joka on tehty liikenne- ja viestintämisteriön esittelystä, säädetään 1 päivänä kuuta 20xx annetun alusjätelain (xxx/20xx) nojalla:

## **1 luku**

### **Yleiset säännökset**

#### *1 §*

#### *Asetuksen tarkoitus*

Tällä asetuksella pannaan täytäntöön ne alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumista koskevat Suomea sitovat velvoitteet aluksilla ja satamissa, joiden perusteet ilmenevät alusjätelaista, ja jotka perustuvat Marpol 73/78 -yleissopimukseen, Helsingin sopimukseen, Euroopan yhteisön säädöksiin tai Suomen muihin kansainvälisiin velvoitteisiin Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Tällä asetuksella pannaan täytäntöön myös alusjätelakiin perustuvat kansalliset velvoitteet Suomen sisävesialueella.

#### *2 §*

#### *Tämän asetuksen soveltaminen Suomen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä*

Tämän asetuksen säännöksiä sovelletaan myös Suomen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä, ellei tässä asetuksessa toisin säädetä.

## **2 luku**

### **Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen**

#### *1 §*

#### *Öljyn päästörajoituksen mukaiset vaatimukset aluksella*

Alusjätelain 2 luvun 1 §:n 1 momentin mukaisesti alukselta voi päästää öljyji-toista seosta veteen Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sen alueen ulko-

puolella, joka ulottuu 4 meripeninkulman etäisyydelle lähimmästä maasta laskettuna, jos kaikki seuraavat Marpol 73/78 -yleissopimukseen I liitteessä määrätyt edellytykset täyttyvät:

- 1) veteen pumpattavan poistoveden öljypitoisuus on alle 15 ppm;
- 2) alus kulkee reitillään;
- 3) öljypitoinen seos käsitellään Marpol 73/78 -yleissopimukseen I liitteen mukaisissa öljynsuodatuslaitteissa, joissa on automaattinen hälytys ja automaattinen öljypitoisen seoksen tyhjennyksen pysäytyslaitteisto; ja
- 4) öljypitoinen seos ei ole peräisin öljysäiliöalusten lastinsiirtopumppujen pilsivesikaivoista.

Öljysäiliöaluksella edellytetään 1 momentissa säädetyn lisäksi, että öljypitoiseen seokseen ei ole sekoittunut öljylastin jäännöksiä.

Suomalaiseen alukseen sovelletaan 1 ja 2 momenttia myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella kuitenkin siten, että aluksen purjehtiessa Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä mainittujen erityisalueiden ulkopuolella 1 momentin 3 kohdan sijasta vähimmäisvaatimuksena on, että öljypitoinen seos käsitellään I liitteen 14 säännön mukaisessa öljynsuodatinlaitteessa.

## 2 §

### *Öljyn päästörajoituksen mukaiset vaatimukset porauslautalla ja muulla alustalla*

Alusjätelain 2 luvun 10 §:n mukaisesti kiinteältä tai kelluvalta porauslautalta tai muulta alustalta voi päästää öljypitoista seosta veteen Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sen alueen ulkopuolella, joka ulottuu 4 meripeninkulman etäisyydelle lähimmästä maasta laskettuna, jos:

- 1) veteen pumpattavan poistoveden öljypitoisuus on alle 15 ppm;
- 2) öljypitoinen seos käsitellään lautalla tai alustalla Marpol 73/78 -yleissopimukseen I liitteen 14 säännön mukaisissa öljynsuodatuslaitteissa, joissa on automaattinen hälytys ja automaattinen öljypitoisen seoksen tyhjennyksen pysäytyslaitteisto.



### 3 luku

#### **Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen**

##### *1 §*

##### *Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus ympäristövaarallisuuden perusteella*

Haitalliset nestemäiset aineet jaetaan ympäristövaarallisuutensa perusteella neljään luokkaan siten kuin Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 6 säännössä määrätään.

Luokkaan X luokitellaan haitalliset nestemäiset aineet, jotka, jos ne lasketaan veteen säiliön puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat suuren vaaran joko vesistön luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle.

Luokkaan Y luokitellaan haitalliset nestemäiset aineet, jotka, jos ne lasketaan veteen säiliön puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat vaaran joko vesistön luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle tai aiheuttaisivat haittaa viihtyisyydelle tai vesistön laillisille käyttömuodoille.

Luokkaan Z luokitellaan haitalliset nestemäiset aineet, jotka, jos ne lasketaan veteen säiliön puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat vähäisen vaaran joko vesistön luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle.

Luokkaan OS luokitellaan aineet, joista on niitä Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 6 säännön mukaisesti arvioitaessa havaittu, että ne eivät kuulu luokkiin X, Y tai Z.

##### *2 §*

##### *Luokkaan X kuuluvien haitallisten nestemäisten aineiden päästörajoituksen mukaiset vaatimukset aluksella*

Säiliö, josta on purettu luokkaan X kuuluvaa ainetta, on esipestävä Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 6 kohdan mukaisesti ennen kuin alus lähtee purkusatamasta. Säiliöön jääneet jätteet on tyhjennettävä vastaanotolaitteistoon kunnes aineen pitoisuus kyseiseen laitteistoon tyhjennettävässä poistovedessä on enintään 0,1 painoprosenttia, minkä jälkeen säiliö tyhjenetään ja aluksen katsastaja merkitsee tiedot lastipäiväkirjaan Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 16 säännön mukaisesti.

Säiliöön myöhemmin laskettava vesi voidaan tyhjentää veteen valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettävällä tavalla Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 2 kohdan mukaisesti.

### 3 §

*Luokkaan Y kuuluvien haitallisten nestemäisten aineiden päästörajoituksen mukaiset vaatimukset aluksella*

Säiliö, josta on purettu luokkaan Y kuuluvaa Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 1 säännön 17 kohdassa määriteltyä korkeaviskoosista ainetta tai 15 kohdassa määriteltyä jähmettyvää ainetta, on esipestävä Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 6 kohdan mukaisesti ennen kuin alus lähtee purkusatamasta. Säiliöön jääneet jätteet on tyhjennettävä vastaanottolaitteistoon kunnes aineen pitoisuus kyseiseen laitteistoon tyhjennettävässä poistovedessä on enintään 0,1 painoprosenttia, minkä jälkeen säiliö tyhjennetään. Säiliöön myöhemmin laskettava vesi voidaan tyhjentää veteen valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettävällä tavalla Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 2 kohdan mukaisesti.

### 4 §

*Luokkaan Y ja Z kuuluvien haitallisten nestemäisten aineiden päästörajoituksen mukaiset vaatimukset aluksella*

Luokkaan Z kuuluvat aineet ja luokkaan Y kuuluvat aineet muissa kuin 3 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa on tyhjennettävä vastaanottolaitteistoon menettelytapohjekirjan mukaisesti tai muussa tapauksessa säiliö on esipestävä tai ryhdyttävä katsastajan vaatimiin Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 16 säännön 1 kappaleessa mainittuihin vaihtoehtoihin toimenpiteisiin. Säiliöön myöhemmin laskettava vesi voidaan tyhjentää veteen valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettävällä tavalla Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 2 kohdan mukaisesti.

### 5 §

*Kemikaalisäiliöaluksen rakenteelliset vaatimukset*

Kemikaalisäiliöaluksen, joka kuljettaa luokkiin X, Y tai Z kuuluvia aineita, ja öljysäiliöaluksen tai tuotesäiliöaluksen, joka voi kuljettaa Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen mukaisesti haitallisia nestemäisiä aineita, on täytettävä ne vaatimukset, jotka kemikaalisäiliöalukselle asetetaan Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 11 ja 12 säännöissä:

1) 1 päivänä heinäkuuta 1986 tai sen jälkeen rakennetun kemikaalisäiliöaluksen on täytettävä kansainvälisen kemikaalisäännösten (IBC-koodi) vaatimukset

ja ennen 1 päivänä heinäkuuta 1986 rakennetun kemikaalisäiliöaluksen on täytettävä kansainvälisen kemikaalisäännöstön (BCH-koodi) vaatimukset;  
 2) aluksen pumppaus-, putkisto- ja purkamisjärjestelyjen ja jätesäiliöiden on täytettävä Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 12 säännön vaatimukset.

## 6 §

### *Lastin jäännösten tuulettaminen*

Sellaisten lastin jäännösten poistamiseen säiliöstä, joiden höyrypaine ylittää 5 KPa 20 celsiusasteen lämpötilassa, voidaan käyttää Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 3 kohdan ja II liitteen 7 lisäyksen mukaisia Merenkulkulaitoksen hyväksymiä tuuletusmenetelmiä. Näin menetellen säiliöön myöhemmin laskettavaan veteen ei sovelleta Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liitteen haitallisen nestemäisen aineen tyhjennystä koskevia vaatimuksia.

## 4 luku

### **Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen**

## 1 §

### *Käymäläjäteveden päästörajoitusta koskevat vaatimukset aluksella*

Käymäläjäteveden päästäminen veteen sisävesialueella, Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella on kielletty seuraavin poikkeuksin:

- 1) käsiteltyä käymäläjätevettä saa päästää suomalaisen aluksen osalta laivavarusteista annetun asetuksen (925/1998) ja muun Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivan aluksen osalta laivavarusteista annetun neuvoston direktiivin 96/98/EY mukaisesti hyväksytyn sekä muun vieraan valtion lipun alla purjehtivan aluksen osalta aluksen lippuvaltion hallinnon hyväksymän käymäläjäteveden käsittelylaitteiston kautta;
- 2) käsiteltyä käymäläjätevettä saa päästää vähintään 3 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta sellaisen Merenkulkulaitoksen hyväksymän tai ulkomaisen aluksen osalta sen lippuvaltion hallinnon hyväksymän laitteiston kautta, joka hienontaa ja desinfioi käymäläjäteveden; sekä
- 3) käymäläjätevettä, jota ei ole käsitelty, saa päästää yli 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta siten, että varastoitua käymäläjätevettä ei päästetä veteen kerralla, vaan kohtuullisella tyhjennysnopeudella aluksen nopeuden ollessa vähintään 4 solmua.

## 2 §

*Käsitellyn käymäläjäteveden vaatimukset*

Käsiteltyä käymäläjätevettä saa rajoituksitta päästää sellaisen hyväksytyn käymäläjäteveden käsittelylaitteiston kautta, joka täyttää IMO:n päätöslauselmassa MEPC.2(VI) esitetyt vaatimukset. Käsiteltyä käymäläjätevettä saa rajoituksitta päästää sellaisen hyväksytyn käymäläjäteveden käsittelylaitteiston kautta, joka täyttää IMO:n päätöslauselmassa MEPC.159(55) esitetyt vaatimukset, jos käsittelylaitteisto on asennettu 1 päivänä tammikuuta 2010 tai sen jälkeen.

## 3 §

*Muun aluksen kuin huviveneen käymäläjärjestelmälle asetettavat vaatimukset*

Muun aluksen kuin huviveneen käymäläjärjestelmän on täytettävä vaatimukset, jotka ilmenevät tämän luvun 2 §:stä.

## 4 §

*Huviveneen käymäläjärjestelmälle asetettavat vaatimukset*

Huviveneessä, jossa on vesikäymälä, on oltava käymäläjätevesisäiliö tai käymäläjäteveden puhdistuslaitteisto.

Huviveneen käymäläjärjestelmän ja käymäläjäteveden puhdistuslaitteiston on täytettävä vaatimukset, jotka ilmenevät tämän luvun 2 §:stä.

Huviveneen käymäläjätevesisäiliön tyhjennysputkessa on lisäksi oltava normaillaippa tai liitin, jos huviveneestä tyhjennetään käymäläjärjestelmästä käymäläjätevettä vastaanottolaitteistoon.

Huviveneessä voi vaihtoehtoisesti käyttää kemiallista käymälää, kuivakäymälää tai muuta käymälää, josta jäte voidaan toimittaa maihin.

**5 luku****Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen**

## 1 §

*Kiinteän jätteen päästäminen veteen Itämerellä ja muilla Marpol 73/78 – yleissopimuksen V liitteessä tarkoitetuilla erityisalueilla*

Kaikkien muovien tai muovia sisältävien aineiden ja tavaroiden hävittäminen veteen on kielletty.

Kaikkien muiden kiinteiden jätteiden kuin ruokajätteiden hävittäminen veteen on kielletty mukaan lukien paperituotteiden, riepujen, lasin, metallin, pullojen, taloustavaran, sälyspuiden sekä vuoraus- ja pakkausaineiden veteen hävittäminen.

Kaikkien ruokajätteiden hävittäminen veteen tulee tehdä niin etäällä maasta kuin mahdollista, mutta kuitenkin etäämpänä kuin 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta.

Ruokajätteiden hävittäminen Karibianmerellä tapahtuu kuitenkin Marpol 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 5 säännön 2 C kohdasta ilmeneviä erityissääntöjä noudattaen.

## 2 §

*Kiinteän jätteen päästäminen veteen muualla kuin Marpol 73/78 – yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettulla erityisalueella*

Kaikkien muovien ja muovia sisältävien aineiden ja tavaroiden hävittäminen veteen on kielletty.

Kelluvia sälyspuita sekä vuoraus- ja pakkausaineita saa hävittää veteen erityisalueiden ulkopuolella niin etäällä lähimmästä maasta kuin se on käytännössä mahdollista, ei kuitenkaan 25 meripeninkulmaa lähempänä lähimmästä maasta.

Ruokajätteitä ja muita kiinteitä jätteitä kuten paperituotteita, riepua, lasia, metallia, pulloja, taloustavaraa ja samankaltaisia jätteitä saa hävittää veteen erityisalueiden ulkopuolella niin etäällä lähimmästä maasta kuin se on käytännössä mahdollista, ei kuitenkaan 12 meripeninkulmaa lähempänä lähimmästä maasta.

Ruokajätteiden ja muiden kiinteiden jätteiden kuten paperituotteiden, riepujen, lasin, metallin, pullojen, taloustavaran ja samankaltaisten jätteiden hävittäminen veteen erityisalueiden ulkopuolella on sallittua, kun ne ovat kulkeneet Me-

renkukulaitoksen tyyppihyväksymän hienontimen tai rouhimen läpi, sillä ehdolla, että veteen hävittäminen suoritetaan niin etäällä lähimmästä maasta kuin se käytännössä on mahdollista, mutta kuitenkin etäämpänä kuin 3 meripeninkulmaa lähimmästä maasta. Tällaisten hienonnettujen tai rouhittujen kiinteiden jätteiden tulee pystyä kulkemaan sellaisen verkon lävitse, jonka aukot ovat korkeintaan 25 millimetrin suuruisia.

### 3 §

#### *Kiinteän jätteen päästäminen veteen kiinteältä tai kelluvalta alustalta*

Kiinteältä tai kelluvalta alustalta, joka toimii merenpohjan kivennäisvarojen tutkimuksessa, hyväksikäytössä ja näihin liittyvässä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa käsittelyssä, sekä myös kaikilta muilta aluksilta, jotka ovat näiden alustojen vierellä tai enintään 500 metrin etäisyydellä kiinteästä tai kelluvasta alustasta, on kielletty hävittää mitään muita kiinteitä jätteitä veteen kuin ruokajätettä.

Kiinteältä tai kelluvalta alustalta saa ruokajätettä hävittää veteen, jos ruokajäte on kulkenut hienontimen tai rouhimen lävitse, jonka verkon aukot ovat enintään 25 millimetrin suuruisia, ja kiinteä tai kelluva alus sijaitsee vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä maasta.

## 6 luku

### **Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen**

#### 1 §

#### *Aluksen päästöjen rajoittaminen hätätilanteessa*

Alusjätelain mukaisia alusten moottoria sekä pakokaasujen puhdistuslaitteita ja puhdistusmenetelmiä koskevia vaatimuksia ei sovelleta aluksen hätädieselmoottoreihin, pelastusveneisiin asennettuihin moottoreihin taikka muuhun laitteeseen tai varusteeseen, jota käytetään yksinomaan hätätilanteessa.

## 2 §

*Rikin oksidipäästöjen rajoittaminen*

Aluksella käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuus ei saa ylittää 4,5 painoprosenttia.

Aluksella käytettävän polttoöljyn on lisäksi täytettävä Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI -liitteen mukaiset vaatimukset.

Suomalaisen aluksen purjehtiessa Itämeren alueella ja muilla Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä tarkoitetuilla rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla sekä ulkomaisen aluksen purjehtiessa Itämerellä Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä noudatetaan seuraavia vaatimuksia:

1) aluksella käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuus saa olla enintään 1,5 painoprosenttia; tai

2) aluksella on käytettävä sellaista pakokaasujen puhdistusjärjestelmää, jolla aluksen rikin oksidipäästöt, mukaan lukien sekä apu- että pääkoneiden aiheuttamat rikin oksidipäästöt, ovat yhteensä enintään 6,0 g SO<sub>x</sub>/kWh rikkidioksidiksi (SO<sub>2</sub>) laskettuna; taikka

3) aluksella on käytettävä muuta hyväksyttyä teknistä menetelmää, jonka voidaan osoittaa vähentävän rikin oksidipäästöt tasolle 6,0 g SO<sub>x</sub>/kWh tai sen alle.

Suomen lipun alla purjehtivassa aluksessa pakokaasujen puhdistusjärjestelmää tai muuta teknistä menetelmää käytettäessä aluksen päästöjä on seurattava jatkuvien mittauksin.

Alusjätelaissa ja sen nojalla säädettyjä polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimuksia ei kuitenkaan sovelleta:

1) tutkimus- ja testaustarkoituksiin tarkoitettuihin polttoaineisiin;

2) puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen aluksella käytettävään polttoaineeseen, jos tällaisen polttoaineen hankinnasta on haittaa aluksen operatiiviselle toiminnalle;

3) polttoaineen käyttöön aluksella, joka on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä; sekä

4) sellaiseen polttoaineeseen, jonka käyttö on tarpeen alukselle tai sen laitteelle aiheutuneen vahingon takia edellyttäen, että vahingon tapahtumisen jälkeen on toteutettu kaikki kohtuudella edellytettävät varotoimet liiallisten päästöjen estämiseksi tai vähentämiseksi ja että toimet vahingon korvaamiseksi tehdään mahdollisimman pian ja edellyttäen, että aluksen omistaja tai päällikkö ei ole aiheuttanut vahinkoa tahallaan tai piittaamattomuuttaan.

## 3 §

*Euroopan yhteisön jäsenvaltion satamaan tai satamasta säännöllisesti liikennöivässä matkustaja-aluksessa käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuus*

Euroopan yhteisön jäsenvaltion satamaan tai satamasta säännöllisesti liikennöivässä Suomen lipun alla purjehtivassa matkustaja-aluksessa käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus saa olla enintään 1,5 painoprosenttia.

## 4 §

*Meriliikenteessä käytettävän dieselöljyn rikkipitoisuus*

Suomessa markkinoille luovutettavan meriliikenteessä käytettävän dieselöljyn rikkipitoisuus saa olla enintään 1,5 painoprosenttia.

## 5 §

*Sisävesialuksessa ja Euroopan yhteisön satamassa laiturissa olevassa aluksessa käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus*

Sisävesialuksessa käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus saa olla enintään 0,1 painoprosenttia.

Satamassa laiturissa olevissa aluksissa käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus saa olla enintään 0,1 painoprosenttia. Runsasrikkisempää polttoainetta saa käyttää ainoastaan, jos laivahenkilökunnalla ei ole riittävästi aikaa toteuttaa tarvittava polttoaineen vaihto mahdollisimman pian laituriin saapumisen jälkeen ja mahdollisimman myöhään ennen lähtöä. Polttoaineen vaihtoajankohta on merkittävä aluksella pidettävään päiväkirjaan.

Edellä 1 ja 2 momentissa säädettyjä rikkipitoisuusvaatimuksia ei sovelleta:

- 1) alukseen, jonka julkaistun aikataulun mukaisesti on määrä olla satamassa alle kaksi tuntia;
- 2) sisävesialukseen, jolla on todistus siitä, että se merellä ollessaan on ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen SOLAS - yleissopimuksen (SopS 11/1981) mukainen, sellaisena kuin yleissopimus on muutettuna voimassa;
- 3) alukseen, joka sammuttaa kaikki moottorinsa ja käyttää maasähköä ollessaan laiturissa.

Polttoaineen vaihtoajankohta on merkittävä aluksella pidettävään päiväkirjaan.



## 6 §

*Meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuus*

Suomessa markkinoille luovutettavan ja meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuus saa olla enintään 0,1 painoprosenttia.

## 7 §

*Polttoaineen rikkipitoisuuden ja päästöjä vähentämisteknologian koekäytön valvonta*

Polttoaineen rikkipitoisuuden seurantaan koskevat tiedot on toimitettava alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen toimittaa meriliikenteessä käytettävän polttoaineen rikkipitoisuuden seurantaan koskevat tiedot Euroopan yhteisön komissiolle siten kuin Euroopan yhteisön säädöksissä edellytetään.

Koekäytön tulokset on toimitettava alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen on ilmoitettava tuloksista Euroopan yhteisön komissiolle ja saatettava tulokset yleisesti nähtäville.

## 8 §

*Aineet, joiden poltto on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella*

Seuraavien aineiden poltto on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) Marpol 73/78 -yleissopimuksen I, II ja III liitteessä mainittujen öljyisiä tai haitallisia nestemäisiä aineita tai vaarallisia kiinteitä aineita sisältävien lastien jätteet ja niihin liittyvät saastuneet pakkausmateriaalit;
- 2) polyklooratut bifenyylit (PCB:t);
- 3) Marpol 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä määritellyt jätteet, jotka sisältävät raskasmetalleja enemmän kuin vain jälkiä niistä; ja
- 4) öljytuotteet, jotka sisältävät halogeeniyhdisteitä.

## 9 §

*Meriliikenteen polttoaineiden valvonta*

Tullilaitos valvoo Suomesta alukselle toimitettavia meriliikenteen polttoaineita koskevien rikkipitoisuusvaatimusten noudattamista ottamalla edustavan määrän näytteitä polttoaineiden varastoilta ja jakeluasemilta, analysoimalla näytteet ja raportoimalla tuloksista Suomen ympäristökeskukselle.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen valvoo meriliikenteen polttoaineita aluksilla.

## 10 §

*Uuden päästöjä vähentämisteknologian koekäyttö*

Päästöjen vähentämisteknologialla tarkoitetaan pakokaasujen hyväksyttyä puhdistusjärjestelmää tai muuta teknistä menetelmää. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi myöntää luvan korkeintaan 18 kuukaudeksi koekäyttää aluksella uutta teknologiaa, jolla päästöjä voidaan vähentää. Lupaa on haettava vähintään kuusi kuukautta ennen koekäytön aloittamista.

Koekäytön aikana aluksen ei tarvitse käyttää säädettyjä polttoaineita, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

- 1) aluksen pakokaasupäästöjä seurataan jatkuvien mittauksin laitteilla, joiden tuloksia ei voi väärentää;
- 2) päästöjen vähentämismenetelmien tuottama jäte käsitellään asianmukaisilla jätteenkäsittelymenetelmillä;
- 3) koekäytön vaikutuksia meriympäristöön, erityisesti vaikutuksia ekosysteemeihin suljetuissa satamissa ja suistoissa arvioidaan; ja
- 4) koekäyttöön osallistuvissa aluksissa saavutetaan päästöjen taso, joka vastaa enintään säädettyjä polttoaineiden rikkipitoisuuden raja-arvoja.

Koekäytön tulokset on toimitettava alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle kolmen kuukauden kuluessa koekäytön päättymisestä. Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen on ilmoitettava tuloksista Euroopan yhteisön komissiolle ja saatettava ne yleisesti nähtäville kuuden kuukauden kuluessa koekäytön päättymisestä.

## 11 §

*Määrittämismenetelmät*

Määritettäessä meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuuksia, on vertailumenetelmänä käytettävä standardien ISO 8754 (1992) ja PrEN ISO 14596 mukaista menetelmää. Jos menetelmien mukaiset tulokset poikkeavat toisistaan, käytetään standardin PrEN ISO 14596 mukaista menetelmää.

Määritettäessä sisävesialuksissa ja yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa käytettävän polttoaineen ja meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuuksia, on vertailumenetelminä käytettävä raskaalle polttoöljylle ja meriliikenteessä käytettävälle kaasuöljylle standardien ISO 8754 (1992 tai uudempi) ja PrEN ISO 14596 mukaista menetelmää sekä kevyelle polttoöljylle standardien PrEN ISO 24260 (1987), ISO 8754 (1992 tai uudempi) ja PrEN ISO 14596 mukaista menetelmää. Jos menetelmien mukaiset tulokset poikkeavat toisistaan, käytetään standardin PrEN ISO 14596 mukaista menetelmää.

Kevyen polttoöljyn rikkipitoisuusmääritysten tilastollinen tulkinta on tehtävä standardin ISO 4259 (1992) mukaisesti.

## 12 §

*Polttoaineen luovutustodistus ja polttoainenäytteet*

Aluksella olevasta polttoaineen luovutustodistuksesta on käytävä ilmi Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen V lisäyksen mukaiset tiedot. Luovutustodistukseen on liitettävä polttoainenäyte Marpol 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

Polttoaineen luovutustodistus on pidettävä aluksella sellaisessa paikassa, että se on helposti saatavilla tarkastusta varten. Todistus on säilytettävä kolme vuotta siitä, kun polttoöljy on toimitettu alukselle. Luovutustodistukseen liitettyä näytettä toimitetusta polttoaineesta on säilytettävä aluksella kunnes polttoöljyä on merkittävästi kulutettu, mutta joka tapauksessa vähintään 12 kuukauden ajan.

Alusturvallisuuden valvontaviranomainen toimittaa selvityksen Euroopan yhteisön komissiolle kunkin vuoden kesäkuun 30 päivään mennessä. sen mukaan mitä säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/33/EY 7 artiklassa direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta.

## 13 §

*Kertomus*

Alusjätelain 7 luvun 11 §:ssä tarkoitettu kertomus on toimitettava alusturvallisuuden valvontaviranomaiselle ja Suomen ympäristökeskukselle viimeistään 1 päivänä maaliskuuta selvitystä seuraavana vuonna.

## 14 §

*Määräaikainen poikkeus nestemäisten polttoaineiden rikki- ja happipitoisuudesta*

Ympäristöministeriö voi hakemuksesta myöntää määräajaksi poikkeuksen alusjätelaissa ja sen nojalla säädetystä polttoaineen rikki- ja happipitoisuusvaatimuksesta, jos poikkeus on tarpeen raakaöljyn tai öljytuotteiden toimituksessa tapahtuvan poikkeuksellisen ja äkillisen muutoksen vuoksi eikä vaatimusten täyttäminen jalostamoilla ole mahdollista.

Poikkeus voidaan myöntää enintään kuudeksi kuukaudeksi, jos Euroopan yhteisön komissio on sallinut poikkeamisen tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikki- ja happipitoisuuden vähentämisestä ja direktiivin 1993/12/ETY muuttamisesta annetun neuvoston direktiivin 1999/32/EY nojalla.

**7 luku****Alusjätteiden vastaanotto satamassa**

## 1 §

*Alusjätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa ja korjaussatamassa*

Satamassa ja korjaussatamassa jätteiden vastaanotto voidaan järjestää joko siten, että satamassa on vastaanottolaite pysyvästi tai siten, että satama tarvittaessa tilaa alusjätteiden vastaanottopalvelun.

## 2 §

*Alusjätteiden vastaanottojärjestelyt huvivenesatamassa*

Riittävänä alusjätteiden vastaanottojärjestelynä huvivenesatamassa pidetään:

1) huvivenesatamassa jossa on vähintään 50 venepaikkaa sekä satamassa, jonka yhteydessä on vähintään 50 huviveneen talvitelakointipaikka, käymäläjätteen imutyhjennuslaitteistoa; ja

2) huvivenesatamassa jossa on vähintään 50 venepaikkaa sekä satamassa, jonka yhteydessä on vähintään 50 huviveneen talvitelakointipaikka, öljypitoisten jätteiden ja seosten ja kiinteiden jätteiden, mukaan lukien jätelain mukaiset ongelmajätteet, vastaanottoa.

Muussa kuin 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettussa huvivenesatamassa sataman pitäjän on osoitettava muu vastaanottopaikka, jonne jätteet voidaan luvallisesti toimittaa. Sataman pitäjä voi sopia toisen sataman pitäjän kanssa toisen, kohtuullisella etäisyydellä lähialueella olevan vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta, jos sataman pitäjä ei itse kokonaan tai osaksi järjestä alusjätteen vastaanottoa. Sataman jätteiden vastaanottoa mitoittaessa on otettava myös huomioon toisista satamista tulevat käyttäjät.

Sataman jätehuoltosuunnitelmassa voidaan poiketa 1 ja 2 momentin mukaisesta vaatimuksesta sijoittaa jätteen vastaanotto huvivenesatamaan, jos jätteen riittävä vastaanotto on järjestetty lähialueella kohtuullisella etäisyydellä satamasta. Huvivenesatamassa jätteiden vastaanotto voidaan rajoittaa sataman pääasialliseen toiminta-aikaan siten kuin sataman jätehuoltosuunnitelmassa esitetään.

### 3 §

#### *Sataman jätehuoltosuunnitelman sisältö*

Sataman jätehuoltosuunnitelman on katettava kaikenlaiset kyseisessä satamassa tavallisesti käyvistä aluksista peräisin olevat jätteet. Suunnitelma on laadittava sataman koon ja siellä käyvien alustyypien mukaisesti.

Sataman jätehuoltosuunnitelmassa on selostettava seuraavat seikat:

- 1) arvio sataman vastaanottolaitteiden tarpeesta ja sataman toiminta-ajasta satamassa tavallisesti käyvien alusten tarpeiden mukaisesti;
- 2) kuvaus sataman vastaanottolaitteiden tyypistä ja kapasiteetista;
- 3) yksityiskohtainen kuvaus aluksesta peräisin olevan jätteen vastaanotto- ja keräysmenettelyistä;
- 4) kuvaus maksujärjestelmästä;
- 5) menettelyt, joilla ilmoitetaan sataman vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteellisuudesta;
- 6) menettelyt, joita noudatetaan sataman käyttäjien, jäteurakoitsijoiden, satamaterminaalien hoitajien ja muiden asianomaisten osapuolten kanssa käytävissä neuvotteluissa; ja
- 7) vastaanotettavien aluksella syntyvien jätteiden lajit ja määrät.

Lisäksi sataman jätehuoltosuunnitelmaan on sisällytettävä seuraavat seikat:

- 1) yhteenveto asiaan liittyvästä lainsäädännöstä ja jätteiden toimittamiseen liittyvistä muodollisuuksista;

- 2) tiedot suunnitelman täytäntöönpanosta vastaavista, yhdestä tai useammasta henkilöstä;
- 3) kuvaus satamassa mahdollisesti olevista jätteen esikäsittelylaitteista ja -prosesseista;
- 4) kuvaus menetelmistä, joilla sataman vastaanottolaitteiden käyttöä seurataan;
- 5) kuvaus aluksella syntyvien jätteiden vastaanotettujen määrien kirjaamismenetelmistä; ja
- 6) kuvaus aluksella syntyvän jätteen käsittely- tai hyödyntämismenetelmistä.

Sataman pitäjän on sopivalla tavalla tiedotettava sataman käyttäjille seuraavista seikoista:

- 1) selostus aluksella syntyvän jätteen asianmukaisen toimittamisen keskeisestä merkityksestä;
- 2) kartta tai kaavio sataman kunkin laituri- ja ankkuripaikan vastaanottolaitteiden sijainnista;
- 3) luettelo tavallisesti käsiteltävistä aluksella syntyvistä jätteistä;
- 4) luettelo yhteyspisteistä, palvelujen toimittajista ja tarjolla olevista palveluksista;
- 5) kuvaus jätteen toimittamismenettelystä;
- 6) kuvaus maksujärjestelmästä; ja
- 7) ohjeet menettelystä, jolla ilmoitetaan sataman vastaanottolaitteiden puutteellisuuksista.

## 8 luku

### Alusjätteiden jättäminen satamaan

#### 1 §

*Vapautus alusjätteen ilmoitusvelvollisuudesta, jättöpakosta ja maksuvelvollisuudesta satamassa alusjätteen vähäisen määrän takia*

Aluksen jäteastioissa tai jätēsäiliöissä olevia alusjätelain 10 luvun 1 §:n 1 momentissa tarkoitettuja jätteitä ei tarvitse jättää satamassa oleviin jätteiden vastaanottolaitteisiin, jos jätteitä on vähäinen määrä. Vähäisellä määrällä tarkoitetaan enintään 25 prosenttia aluksen jäteöljytankkien kokonaistilavuudesta tai kaiken jätteen osalta enintään viittä kuutiometriä. Aluksella tulee kuitenkin aina olla riittävästi varastotilaa seuraavan matkan aikana kertyvälle jätteelle.

#### 2 §

*Vapautus alusjätteen ilmoitusvelvollisuudesta, jättöpakosta ja maksuvelvollisuudesta satamassa tarpeettoman viivytyksen takia*

Aluksesta voidaan olla jättämättä satamaan alusjätelain 10 luvun 1 §:n 1 momentissa tarkoitettuja jätteitä, jos tästä aiheutuisi aluksesta riippumattomasta syystä alukselle tarpeetonta viivytystä edellyttäen, että aluksella on riittävät

erilliset varastotilat kaikelle aluksella kertyneelle ja aiotun matkan aikana kertyvälle aluksesta peräisin olevalle jätteelle.

## **9 luku**

### **Erinäiset säännökset**

#### *1 §*

##### *Voimaantulo*

Tämä asetus tulee voimaan    päivänä    kuuta 20xx .

Ennen asetuksen voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

#### *2 §*

##### *Siirtymäsäännös*

Tämän asetuksen 6 luvun 5 §:ää sovelletaan 1 päivänä tammikuuta 2010 ja sen jälkeen käytettävään polttoaineeseen.

## ASIASANASTO

### Alusjätelaki

Aluemääritelmät lain 1 luvun 2 § 5 – 12 kohdat

Aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuudet vaaratilanteessa  
lain 11 luku ja asetuksen 9 luku

Alusjätedirektiivi  
lain 9 ja 10 luvut ja asetuksen 7 ja 8 luku sekä lain 12 luvun 15 §  
1 mom.

Alusjätepoikkeuslupa lain 10 luvun 4 §

Alusmääritelmät 1 luvun 2 § 15 – 23 kohdat

Alusjätemääritelmät lain 1 luvun 2 § 24 – 29 kohdat

Alusjäterikosdirektiivi  
lain 2 luvun 2 § 2 mom., 4 luvun 3 § 2 mom. sekä 12 ja 13 luku  
erityisesti 12 luvun 13 - 15 § ja 13 luvun 4 §

Alusjätteen jättäminen satamaan lain 10 luku ja asetuksen 8 luku

Alusjätteen vastaanotto satamassa lain 9 luku ja asetuksen 7 luku

Alusturvallisuuden valvontaviranomaisen ilmoitusvelvollisuus  
lain 12 luvun 15 § ja 13 luvun 5 §

Haitalliset ja ilmaa pilaavat aineet  
päästökielto lain 1 luvun 7 § 1 mom.  
sekoittaminen keskenään lain 1 luvun 7 § 2 mom.

Haitalliset kiinnittymisenestojärjestelmät lain 8 luku

Haitalliset nestemäiset aineet  
määritelmät lain 1 luvun 2 § 34 – 39 kohdat  
vaatimukset päästöjen ehkäisemiseksi lain 4 luku ja asetuksen 3  
luvun 1 – 6 §

Hallinnolliset pakkokeinot lain 12 luvun 13 – 15 § ja 13 luvun 6 §

Huviveneet erityisesti  
lain 1 luvun 2 § 20, 61 ja 62 kohdat, 1 luvun 3 § ja sen yksityis-  
kohtaiset perustelut, 5 luvun 3 §, 9 luvun 1 § 2 mom., 9 luvun 2 §  
1 mom., 9 luvun 3 – 7 §, 10 luvun 2 § 4 mom., 10 luvun 3 § 2  
mom. ja 13 luvun 4 § sekä asetuksen 4 luvun 4 §, 7 luvun 2 §



#### Huviveneet yleisesti

lain 2 luvun 1-2 §, 3 § 2 mom., 3 luku, 4 luvun 1 – 3 § ja 6 – 7 §, 5 luvun 1 – 2 §, 6 luvun 1 – 2 §, 7 luvun 1 – 2 §, 5 – 7 §, 10 – 11 §, 8 luku, 9 luvun 1 – 7 §, 10 luvun 1 § sekä 11 – 13 luku ja asetuksen 2 luvun 1 §, 3 luku, 4 luvun 1 – 2 §, ja 4 §, 5 luvun 1 – 2 §, 6 luvun 1 – 2 §, 4 §, 6 – 11 §, ja 13 – 14 §, 7 luvun 1 – 3 § sekä 8 luvun 1 – 2 §

#### Hyvän hallinnon takeet lain 13 luvun 3 §

#### Ilman pilaantuminen

määritelmät lain 1 luvun 2 § 45 – 55 kohdat  
päästöjen ehkäiseminen lain 7 luku ja asetuksen 6 luku

#### Kansainväliset velvoitteet

määritelmät lain 1 luvun 2 § 1 – 4 kohdat

#### Katsastukset lain 13 luvun 1 – 3 §

#### Kiinteä jäte

määritelmät lain 1 luvun 2 § 43 – 44 kohdat  
päästöjen ehkäiseminen lain 6 luku ja asetuksen 5 luku

#### Käymäläjätevesi

määritelmät lain 1 luvun 2 § 40 – 42 kohdat  
päästöjen ehkäiseminen lain 5 luku ja asetuksen 4 luku

#### Liikenne

kansainvälinen liikenne lain 1 luvun 2 § 60 kohta  
kotimaan liikenne lain 1 luvun 2 § 59 kohta ja 1 luvun 4 §

#### Maksut

alusjätteistä lain 10 luvun 2 §  
nimetyn katsastajan ja aluksenmittaajan suoritteista lain 13 luvun 2 §

#### Marpol 73/78 –yleissopimuksen I liite

lain 2 luku  
öljystä aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan I liitteen perustelut

#### Marpol 73/78 –yleissopimuksen II liite

lain 4 luku

haitallisista nestemäisistä aineista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan II liitteen perustelut

Muutoksenhaku lain 13 luvun 8 – 11 §  
oikaisumenettely lain 13 luvun 8 §  
muutoksenhaku lain 13 luvun 9 §  
toimivaltainen tuomioistuin lain 13 luvun 11 §

Muutokset nykyiseen alusjätelakiin verrattuna  
lain 1 luvun 4 ja 8 §, 3 luvun 13 § 3 mom., 4 luvun 1 §, 5 luvun 5 § 1 mom., 8 luvun 1 ja 2 §, 9 luvun 1 § 2 ja 5 mom., 9 luvun 3 – 6 §, 10 luvun 2 § 1 mom. 3 kohta, 10 luvun 3 § 3 mom., 10 luvun 4 §, 12 luvun 1 – 8 §, 12 luvun 15 §, 13 luvun 1 – 3 §, 13 luvun 4 §, 13 luvun 8 § ja 13 luvun 11 § sekä asetuksen 3 luvun 1 – 6 §, 7 luvun 2 §, 8 luvun 1 §

Määritelmät lain 1 luvun 2 §

Pysyväisluontoisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetut kelluvat alustat  
lain 1 luvun 8 §

Pysäyttäminen  
aluksen pysäyttäminen alusjätedirektiivin mukaisesti lain 12 luvun 15 § 1 mom.

Rangaistukset lain 13 luvun 4 § ja 13 luvun 7 §

Rikkidirektiivi lain 7 luku ja asetuksen 6 luku

Satama

sataman määritelmä lain 1 luvun 2 § 61 kohta  
sataman pitäjän määritelmä lain 1 luvun 2 § 62 kohta  
sataman pitäjän oikeudet ja velvollisuudet lain 9 ja 10 luku ja asetuksen 7 ja 8 luku

Soveltamisala

lain soveltamisala lain 1 luvun 3 §  
lain soveltaminen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä lain 1 luvun 4 §  
lain soveltaminen puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin lain 1 luvun 5 §  
lain soveltaminen vieraan valtion aluksiin lain 1 luvun 6 §

Tarkastukset lain 12 luvun 9 – 12 § ja 12 luvun 6 §

Täytäntöönpano lain 13 luvun 10 §

Valvonta lain 12 luku

Valvontaviranomaisten tehtävät lain 12 luvun 2 – 7 §

Viranomainen

määritelmät lain 1 luvun 2 § 13 – 14 kohdat  
valvontaviranomaiset lain 12 luvun 1 § 1 mom.

Virka-apu lain 12 luvun 8 §

Voimaantulo lain 13 luvun 12 §

Öljy

määritelmät lain 1 luvun 2 § 30 – 33 kohdat  
päästöjen ehkäiseminen lain 2 luku ja asetuksen 2 luku

Öljypäästömaksu lain 3 luku

## **ASIASANASTO**

### **Öljyvahinkojen torjuntalaki**

Hallintopakko lain 28 §

Korvaukset

korvaukset torjuntaan osallistumisesta lain 36 §  
torjuntatoimissa sattuneen tapaturman korvaaminen lain 37 §

Lain tavoite lain 1 §

Muutoksenhaku lain 29 – 30 §

Määritelmät lain 3 §

Rangaistukset lain 39 §

Soveltamisala lain 2 §

Tiedonsaanti

torjuntaviranomaisen tiedonsaantioikeus lain 31 §  
torjuntaviranomaisen oikeus tietojen saamiseen yrityksiltä ja yhteisöiltä lain 32 §  
tietojen saaminen toimenpiderekisteristä lain 33 §  
torjuntatöihin osallistuvan vaitiolovelvollisuus lain 34 §

Torjuntakemikaalin käyttö lain 40 §

Torjuntakustannusten maksaminen lain 35 §

Torjuntasuunnitelmat lain 12 – 13 §

Torjuntavalmius lain 14 – 16 §

Torjuntaviranomaiset lain 10 §

Vahingon torjunta lain 17 – 26 §

Valvonta lain 27 §

Viranomaisten tehtävät lain 4 – 11 §

Virka-apuviranomaiset lain 11 §

Voimaantulo lain 41 §